



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-14072025-264644
CG-DL-E-14072025-264644

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 423]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 11, 2025/आषाढ़ 20, 1947

No. 423]

NEW DELHI, FRIDAY, JULY 11, 2025/ASHADHA 20, 1947

नागर विमानन मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 11 जुलाई, 2025

सा.का.नि. 466(अ).—कतिपय नियमों का निम्नलिखित मसौदा, जिसे केन्द्रीय सरकार भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) की धारा 10, 11, 17, 19, 20, धारा 25 की उपधारा (4), धारा 30, 32 और 33 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, उक्त अधिनियम की धारा 34 की अपेक्षानुसार, उससे प्रभावित होने वाले सभी व्यक्तियों की जानकारी के लिए प्रकाशित किया जाता है; और एतद्वारा यह सूचना दी जाती है कि उक्त प्रारूप नियमों पर भारत के राजपत्र जिसमें यह अधिसूचना प्रकाशित की गई है, की प्रतियां जनता को उपलब्ध कराए जाने की तिथि से तीस दिन की अवधि के पश्चात विचार किया जाएगा;

आपत्तियां या सुझाव, यदि कोई हों, नागर विमानन महानिदेशक, सफदरजंग हवाई अड्डे के सामने, नई दिल्ली-110003 को भेजे जा सकते हैं या dgoffice.dgca@nic.in पर मेल किए जा सकते हैं;

उपर्युक्त अवधि की समाप्ति से पूर्व उक्त प्रारूप नियमों के संबंध में किसी भी व्यक्ति से प्राप्त किसी भी आपत्ति या सुझाव पर केन्द्रीय सरकार द्वारा विचार किया जाएगा।

मसौदा नियम

भाग I

प्रारंभिक

1. संक्षिप्त शीर्षक, प्रारंभ और विस्तार — (1) इन नियमों को भारतीय वायुयान नियम, 2025 कहा जाएगा और ये शासकीय राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से लागू होंगे।

(2) इनका विस्तार सम्पूर्ण भारत पर है और ये (जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो) निम्नलिखित पर लागू हैं-

(क) उप-नियम (5) के अधीन आने वाले मामलों के सिवाय भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान चाहे वे कहीं भी हों और उन पर के व्यक्ति;

(ख) तत्समय भारत में या भारत के ऊपर, भारत के बाहर रजिस्ट्रीकृत वायुयान चाहे वे कहीं भी हों, और उन पर के व्यक्ति;

परंतु यह कि भारत से भिन्न अन्य देश में रजिस्ट्रीकृत वायुयान की दशा में , रजिस्ट्रीकरण, कार्मिक के अनुज्ञापत्र, उड़नयोग्यता और लॉगबुकों के संबंध में उस देश के विनियम इन नियमों के भाग III और IV के उपबंधों के स्थान पर लागू होंगे:

परंतु यह और कि पूर्वगामी परंतुक उस वायुयान को जिसका रजिस्ट्रीकरण ऐसे किसी देश में हुआ है वायुयान पर लागू नहीं होगा, जिसके विनियमन 7 दिसंबर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अधीन समय-समय पर स्थापित किए गए न्यूनतम मानकों पर आधारित नहीं हैं, और उप-नियम (4) के अंतर्गत आने वाले मामलों में लागू नहीं होगा।

(3) भारत के अलावा किसी अन्य संविदाकारी राज्य में रजिस्ट्रीकृत वायुयान के मामले में और वायुयान के पट्टे, चार्टर या विनियम या किसी समान व्यवस्था के लिए किसी ऐसे प्रचालक द्वारा किए गए करार के अनुसरण में प्रचालित किए जाने के मामले में, जिसका मुख्य कारबार स्थान है, या यदि उसका ऐसा कोई कारबार स्थान नहीं है, तो उसका स्थायी निवास भारत के अलावा किसी अन्य संविदाकारी राज्य में है, पंजीकरण, कार्मिकों के अनुज्ञप्ति, उड़नयोग्यता और लॉगबुक से संबंधित अन्य संविदाकारी राज्य के विनियम इन नियमों के भाग III और IV में निहित उपबंधों के स्थान पर लागू होंगे , परंतु यह कि वायुयान के रजिस्ट्रीकरण वाले राज्य की सरकार और अन्य संविदाकारी राज्य की सरकार के बीच अभिसमय के अनुच्छेद 83 बीआईएस के अनुसरण में कार्यो और कर्तव्यों के हस्तांतरण से संबंधित करार हो गया हो और उसे भारत सरकार या अंतरराष्ट्रीय नागर वायुयानन संगठन को आधिकारिक रूप से अधिसूचित कर दिया गया हो। ऐसे वायुयानों पर इन नियमों के लागू होने की सीमा दोनों सरकारों के बीच हुए करार के अनुसार होगी।

(4) ये नियम ऐसे वायुयान पर भी लागू होंगे जो किसी संविदाकारी राज्य में रजिस्ट्रीकृत हैं और पट्टे, चार्टर या वायुयान की अदला-बदली के करार या किसी समरूप ठहराव के अनुसरण में, किसी ऐसे प्रचालक द्वारा कारबार का मुख्य स्थान या, यदि उसके कारबार का ऐसा कोई स्थान नहीं है तो उसका स्थायी निवास भारत में है, किसी समरूप ठहराव

के अनुसरण में, प्रचालित है, परंतु ऐसा तब जब कि वायुयान के रजिस्ट्री के राज्य की सरकार और भारत सरकार के बीच अभिसमय के अनुच्छेद 83 बिस के अनुसरण में कृत्यों और कर्तव्यों के अंतरण के बारे में कोई करार किया गया है। ऐसे वायुयान को इन नियमों के लागू होने का विस्तार दोनों सरकारों के बीच करारके अनुसार होगा।

(5) ये नियम भारत में रजिस्ट्रीकृत विमानों पर लागू नहीं होंगे और वायुयान के पट्टे, चार्टर या इंटरचेंज या किसी समान व्यवस्था के लिए किसी ऐसे ऑपरेटर द्वारा किए गए समझौते के अनुसार संचालित किए जाते हैं, जिसका मुख्य कारबार स्थान या यदि उसका ऐसा कोई कारबार स्थान नहीं है, तो उसका स्थायी निवास किसी संविदाकारी राज्य में है, परंतु यह कि भारत सरकार और उस संविदाकारी राज्य की सरकार के बीच अभिसमय के अनुच्छेद 83 बिस के अनुसार कृत्यों और कर्तव्यों के हस्तांतरण के संबंध में समझौता हो गया हो। ऐसे विमानों पर इन नियमों के लागू न होने की सीमा दोनों सरकारों के बीच समझौते के अनुसार होगी।

2. परिभाषाएँ और व्याख्या . — (1) इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो, —

- (क) "अधिनियम" से अभिप्रेत है भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) से है;
- (ख) "विमान कार्य" से अभिप्रेत ऐसे वायुयान प्रचालन से है जिसमें वायुयान का उपयोग विशिष्ट सेवाओं जैसे कृषि, निर्माण, फोटोग्राफी, सर्वेक्षण, अवलोकन और गश्त, खोज और बचाव, विमान विज्ञापन आदि के लिए किया जाता है ;
- (ग) "विमान कार्य वायुयान" से विमान कार्य के लिए उपयोग किया जाने वाला वायुयान अभिप्रेत है;
- (घ) " वैमानिक सूचना प्रकाशन " से अभिप्रेत किसी राज्य द्वारा या उसके प्राधिकार से जारी किया गया प्रकाशन अभिप्रेत है , जिसमें वायु दिक्चालन के लिए आवश्यक स्थायी प्रकृति की वैमानिक सूचना अंतर्विष्ट है ;
- (ङ.) "विमानक्षेत्र प्रचालक" से अभिप्रेत किसी विमानक्षेत्र प्रचालन और प्रबंधन के लिए जिम्मेदार व्यक्ति, संगठन या उद्यम से है ;
- (च) "ऐराडीन" से वह वायुयान अभिप्रेत है जिसे उड़ान में वायु से सापेक्ष गति में धरातलीय प्रतिक्रिया से प्रावेगकीय रूप से सहायता प्राप्त होती है, और इसके अंतर्गत सभी विमान, हेलीकॉप्टर, जायरोप्लेन्स, ग्लाइडर और पतंगें(काइट) भी हैं;
- (छ) "वैमानिक बीकन" से अभिप्रेतवैमानिक भूमि प्रकाश से अभिप्रेत है जो भूमि की सतह पर किसी विशिष्ट बिंदु को अभिहित करने के लिए सभी दिगंश पर दृश्यमान हो, चाहे वह लगातार हो, चाहे आंतरायिक हो;
- (ज) " वैमानिक भूमि प्रकाश " से किसी वायुयान पर उपदर्शित प्रकाश से भिन्न कोई प्रकाश अभिप्रेत है जिसकी विमान चालक के सहायक के रूप में व्यवस्था की गई है;
- (झ) "वैमानिक उत्पाद" से अभिप्रेत किसी भी नागरिक वायुयान, वायुयान इंजन या प्रोपेलर से है;
- (ञ) "वायुयान" से कोई शक्तिचालित, वायु से भारी, वायुयान अभिप्रेत है, जिसे उड़ान में अपने उठने की शक्ति धरातलीय वायु प्रावेगकीय ऐसी प्रतिक्रियाओं से प्राप्त होती है जो उड़ान की कतिपय निश्चित दशाओं में रहती हैं;
- (ट) "तिर-विमान" से वह वायुयान अभिप्रेत है जिसे वायु से स्थिरत्व अवलंब प्राप्त होता है और इसके अंतर्गत सभी वायुपोत और बैलून भी हैं;

(ठ) "वायु नौवहन सेवाएं" से अभिप्रेत वायु यातायात प्रबंधन (एटीएम), संचार, नौवहन और निगरानी (सीएनएस), वायु नौवहन के लिए मौसम संबंधी सेवाएं (एमईटी), खोज और बचाव (एसएआर) और वैमानिक जानकारी सहित परिचालन के सभी चरणों के दौरान वायु यातायात को प्रदान की जाने वाली सेवाओं से है;

(ड) "एयर ऑपरेटर प्रमाणपत्र (एओसी)" से अभिप्रेत एक प्रचालक को विनिर्दिष्ट वाणिज्यिक विमान परिवहन प्रचालन करने के लिए अधिकृत करने वाला प्रमाणपत्र से है;

(ढ) "वायु यातायात" से अभिप्रेत किसी विमानक्षेत्र के प्रचालन क्षेत्र में उड़ान भरने वाले या प्रचालन करने वाले सभी विमानों से है ;

(ण) "वायु यातायात नियंत्रक" से अभिप्रेत वायु यातायात सेवा इकाई में ड्यूटी पर तैनात किसी व्यक्ति से है जिसे वायुयान परिचालन की सुरक्षा के हित में संचार के अनुमोदित साधनों द्वारा वायुयान को निर्देश, मंजूरी या सलाह देने का कार्य सौंपा गया है ;

(त) "वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति" से इन नियमों के अधीन प्रदान किया गया अनुज्ञप्ति अभिप्रेत है, जो धारक की वायु यातायात नियंत्रक के कर्तव्यों का पालन करने की क्षमता को प्रमाणित करता है तथा जिसमें अनुज्ञप्ति की रेटिंग, अनुमोदन और विधिमान्यता सहित उसका व्यक्तिगत ब्यौरा होता है ;

(थ) "वायु यातायात नियंत्रण सेवा" से अभिप्रेत निम्नलिखित प्रयोजन के लिए प्रदान की गई सेवा से है:

(क) टकराव को रोकना:

(i) वायुयान के बीच, और

(ii) वायुयान और अवरोधों के बीच तैयारी क्षेत्र पर; और

(ख) विमान यातायात के व्यवस्थित प्रवाह को तेज करना और बनाए रखना;

(द) "वायु यातायात नियंत्रण इकाई" से अभिप्रेत एक सामान्य शब्द से है, जिससे अभिप्रेत विभिन्न प्रकार से क्षेत्र नियंत्रण केंद्र, पहुंच नियंत्रण इकाई या विमान क्षेत्र नियंत्रण टावर है;

(ध) "वायु यातायात सेवा" से अभिप्रेत उड़ान सूचना सेवा, चेतावनी सेवा और वायु यातायात परामर्श सेवा तथा वायु यातायात नियंत्रण सेवा (क्षेत्र नियंत्रण सेवा, पहुंच नियंत्रण सेवा या विमानअड्डा नियंत्रण सेवा) से है;

(न) "वायु यातायात सेवा इकाई" से वायु यातायात नियंत्रण इकाई, उड़ान सूचना केंद्र या वायु यातायात सेवा रिपोर्टिंग कार्यालय अभिप्रेत है;

(प) "वायु परिवहन सेवा" से अभिप्रेत किसी भी प्रकार के पारिश्रमिक के बदले में व्यक्तियों, डाक या किसी अन्य वस्तु, सजीव या निर्जीव का वैमानिक से परिवहन करने की सेवा से है, चाहे ऐसी सेवा में एक उड़ान हो या उड़ानों की श्रृंखला;

(फ) "वायु परिवहन उपक्रम" से वह उपक्रम अभिप्रेत है जिसके कारोबार में भाटक या लाभ के लिए यात्रियों या स्थोरा का विमान से वहन शामिल है;

(ब) वायुयान-श्रेणी से अभिप्रेत विनिर्दिष्ट बुनियादी विशेषताओं के अनुसार वायुयान का वर्गीकरण से है ,जैसे विमान, हेलीकॉप्टर, ग्लाइडर, फ्री बैलून;

(भ) " एकल पायलट प्रचालन के लिए प्रमाणित वायुयान " से अभिप्रेत ऐसे वायुयान से है जिसे पंजीकरण राज्य ने प्रमाणन प्रक्रिया के दौरान निर्धारित किया है कि उसे न्यूनतम एक पायलट चालक दल के साथ सुरक्षित रूप से प्रचालित किया जा सकता है;

(म) "वायुयान संघटक" से वह पुर्जा (पार्ट) अभिप्रेत है, जिसका सही होना और ठीक कार्य करना, वायुयान से जोड़े जाने पर, वायुयान की निरन्तर उड़नयोग्यता या सुरक्षा के लिए आवश्यक है और इसके अंतर्गत उपस्कर की कोई मद भी है;

(य) "वायुयान प्रबंधन सेवा" से अभिप्रेत किसी वायुयान के स्वामी को प्रदान की जाने वाली ऐसी सभी सेवाओं से है जो इन नियमों और इसके अंतर्गत बनाए गए विनियमों के अनुपालन में उस वायुयान के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए आवश्यक या प्रासंगिक हैं, जो उक्त वायुयान के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए लागू हो सकते हैं;

(कक) "वायुयान प्रबंधन सेवा प्रदाता" से अभिप्रेत ऐसे व्यक्ति से है जो किसी वायुयान मालिक को उनके बीच वाणिज्यिक अनुबंध के तहत वायुयान प्रबंधन सेवा प्रदान करता है;

(कख) "सह-पायलट के साथ संचालित किए जाने वाले वायुयान" से ऐसे प्रकार के वायुयान से अभिप्रेत है जिसे सह-पायलट के साथ संचालित किए जाने की आवश्यकता होती है, जैसा कि उड़ान मैनुअल या एयर ऑपरेटर प्रमाणपत्र में विनिर्दिष्ट किया गया है;

(कग) "वायुपोत" से अभिप्रेत कोई शक्ति-चालित, वायु वायुयान से हल्का है;

(कघ) "उड़नयोग्य" से अभिप्रेत किसी वायुयान, इंजन, प्रोपेलर या भाग की स्थिति से है, जब वह अपने अनुमोदित डिजाइन के अनुरूप हो और महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट मानदंडों के अनुसार सुरक्षित प्रचालन की स्थिति में हो ;

(कड़) "उड़नयोग्यता समीक्षा प्रमाणपत्र" से इन नियमों के अंतर्गत जारी किया गया प्रमाणपत्र अभिप्रेत है, जो उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र की निरन्तर विधिमान्यता की पुष्टि करता है;

(कच) "शौकिया निर्मित वायुयान" से अभिप्रेत ऐसे वायुयान से है, जिसका बड़ा हिस्सा (न्यूनतम 51%) ऐसे व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा निर्मित और संयोजन किया गया है, जिन्होंने निर्माण परियोजना को केवल अपनी शिक्षा, अनुसंधान और विकास, खेल या मनोरंजन के लिए लिया हो;

(कछ) "एम्फीबियन" से वह विमान अभिप्रेत है जो भूमि या ठोस प्लेटफार्म या जल स्थल से उड़ान भरने या उस पर उतरने में सामान्यतया समर्थ है;

(कज) "अनुमोदित" से अभिप्रेत महानिदेशक द्वारा किसी विशेष उद्देश्य के लिए उपयुक्त के रूप में स्वीकार किया गया है;

(कझ) "अनुमोदित अनुरक्षण प्रणाली" से महानिदेशक नागर विमानन द्वारा अनुमोदित अनुरक्षण प्रणाली अभिप्रेत है;

(कञ) "अनुमोदित प्रशिक्षण" से अभिप्रेत महानिदेशक द्वारा अनुमोदित विशेष पाठ्यक्रम और पर्यवेक्षण के तहत आयोजित प्रशिक्षण से है;

(कट) "अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन" से अभिप्रेत महानिदेशक के पर्यवेक्षण के अंतर्गत अनुमोदित और संचालित संगठन से है अनुमोदित प्रशिक्षण प्रदान करना ;

(कठ) "बैलून" से बिना शक्ति के चालित हवा से हल्का तिर विमान अभिप्रेत है।

टिप्पणी- इन नियमों की अनुसूची-1 के प्रयोजनों के लिए, यह परिभाषा मुफ्त बैलून पर लागू होती है;

(कड) "बेसिक इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट ट्रेनर" से अभिप्रेत ऐसे उपकरण से है जो उपयुक्त उपकरणों से सुसज्जित है , और जो इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट स्थितियों में उड़ान में किसी वायुयान के फ्लाइट डेक वातावरण का अनुकरण करता है;

(कढ) "केबिन कर्मिंदल के सदस्य" से उड़ान कर्मिंदल के सदस्य से भिन्न कर्मिंदल का सदस्य अभिप्रेत है;

(कण) "केप टाउन अभिसमय" से अभिप्रेत है 16 नवंबर, 2001 को केप टाउन, दक्षिण अफ्रीका में हस्ताक्षरित मोबाइल उपकरणों में अंतरराष्ट्रीय हितों पर अभिसमय, साथ ही इसके संबंध में बनाए गए कोई भी विनियमन, जिसे भारत ने 31 मार्च, 2008 को स्वीकार किया था;

(कत) "केप टाउन प्रोटोकॉल" से अभिप्रेत है वायुयान उपकरण से संबंधित विशिष्ट मामलों पर केप टाउन अभिसमय का प्रोटोकॉल , जिस पर 16 नवंबर, 2001 को केप टाउन, दक्षिण अफ्रीका में हस्ताक्षर किए गए थे, तथा इसके संबंध में बनाए गए कोई भी विनियम, जिन्हें भारत ने 31 मार्च, 2008 को स्वीकार किया था;

(कथ) "उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र" से महानिदेशक द्वारा जारी किया गया वायुयान विशिष्ट दस्तावेज अभिप्रेत है, जो यह सूचित करता है कि यह अपने लागू प्रकार के डिजाइन के अनुरूप है और महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट मानदंडों के अनुसार सुरक्षित प्रचालन के लिए उपयुक्त स्थिति में है ;

(कद) "वर्ग रेटिंग" में समाविष्ट है-

(क) एकल इंजन, भूमि;

(ख) एकल इंजन, समुद्र;

(ग) बहु-इंजन, भूमि;

(घ) बहु-इंजन, समुद्र;

(कध) "वाणिज्यिक वायु परिवहन परिचालन" से अभिप्रेत ऐसे वायुयान परिचालन से है जिसमें पारिश्रमिक या किराये पर यात्रियों, कार्गो या मेल का परिवहन शामिल है;

(कन) "अहर्ता" से अभिप्रेत है मानव प्रदर्शन का वह आयाम जिसका उपयोग नौकरी पर सफल प्रदर्शन की विश्वसनीय भविष्यवाणी करने के लिए किया जाता है। अहर्ता उन व्यवहारों के माध्यम से प्रकट और देखी जाती है जो विनिर्दिष्ट परिस्थितियों में कार्यकलापों या कार्यों को करने के लिए प्रासंगिक ज्ञान, कौशल और दृष्टिकोण को जुटाते हैं;

(कप) **जटिल मोटर चालित वायुयान** से अभिप्रेत है :

(क) एक विमान:

(i) 5700 किलोग्राम एमटीओएम से अधिक, या

(ii) 19 से अधिक बैठे यात्रियों के लिए प्रमाणित, या

(iii) कम से कम 2 पायलटों के साथ प्रचालन के लिए प्रमाणित, या

(iv) टर्बोजेट इंजन या एक से अधिक टर्बोप्रॉप इंजन से सुसज्जित।

(ख) एक हेलीकाप्टर:

(i) 3175 किलोग्राम एमटीओएम से अधिक, या

(ii) 9 से अधिक बैठे यात्रियों के लिए प्रमाणित, या

(iii) कम से कम 2 पायलटों के साथ प्रचालन के लिए प्रमाणित, या

(ग) एक झुकाव रोटार वायुयान;

(कफ) "संविदाकारी राज्य" से अभिप्रेत किसी ऐसे राज्य से है जो 7 दिसंबर, 1944 को शिकागो में संपन्न अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय का तथा उसके अनुच्छेद 94 के उपबंधों के अधीन उसमें किए जाने वाले किसी संशोधन का तत्समय पक्षकार है ;

(कब) "अभिसमय" से 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरित अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित अभिसमय अभिप्रेत है , जिसे समय -समय पर संशोधित किया गया है;

(कभ) "सह-चालक" से अभिप्रेत है प्रभारी पायलच से भिन्न वह अनुज्ञप्त पायलट जो प्रचालन संबंधी कोई सेवा कर रहा हो, किन्तु इसमे वह पायलट नहीं आता है जो उड़ान संबंधी अनुदेश प्राप्त करने मात्र के प्रयोजन के लिए वायुयान में है;

(कम) "मार्ग" या "उड़ान दिशा" से वह दिशा अभिप्रेत है जिस ओर वायुयान की देशांतरीय अक्ष का संकेत है और जो प्रायः उत्तर दिशा से अंशों में (यथार्थ, चुम्बकीय या दिशासूचक) अभिव्यक्त किया जाता है;

(कय) "कर्मि दल के सदस्य" से ऐसा व्यक्ति अभिप्रेत है जिसे उड़ान काल के दौरान वायुयान पर प्रचालक द्वारा काम सौपा गया है;

(खक) "रक्षा विमान-क्षेत्र" से अभिप्रेत भारतीय वायु सेना, भारतीय नौसेना या भारतीय सेना के स्वामित्व और प्रचालन वाले विमानक्षेत्र से है ;

(खख) "महानिदेशक" से नागर विमानन महानिदेशक अभिप्रेत है;

(खग) "दोहरा उड़ान समय" से अभिप्रेत उस उड़ान समय से है जिसके दौरान कोई व्यक्ति वायुयान में सवार पायलट से उड़ान निर्देश प्राप्त कर रहा होता है;

(खघ) "दोहरा अनुदेश समय" से अभिप्रेत है उड़ान समय जिसके दौरान कोई व्यक्ति वायुयान पर उचित रूप से अधिकृत पायलट से उड़ान निर्देश प्राप्त कर रहा है, या दूर से प्रचालित वायुयान उड़ान के दौरान रिमोट पायलट स्टेशन का उपयोग करके उचित रूप से अधिकृत रिमोट पायलट से उड़ान निर्देश प्राप्त कर रहा है;

(खड़) किसी अनुज्ञप्ति के संबंध में "पृष्ठांकन" से अभिप्रेत अनुज्ञप्ति में एक प्रविष्टि है जो उन विशेषाधिकारों को इंगित करती है जिनका अनुज्ञप्तिधारक प्रयोग करने का हकदार है, जिसमें ऐसे विशेषाधिकारों के प्रयोग को प्रभावित करने वाली कोई टिप्पणी भी शामिल है;

(खच) " थकान " से अभिप्रेत नींद की कमी या लंबे समय तक जागते रहने, सर्कैडियन चरण या कार्यभार (मानसिक या शारीरिक गतिविधि, या दोनों) के परिणामस्वरूप कम मानसिक या शारीरिक प्रदर्शन क्षमता की एक शारीरिक स्थिति है जो किसी व्यक्ति की सतर्कता और उसके कार्यों को सुरक्षित रूप से करने की क्षमता को खराब कर सकती है;

(खछ) "उड़ान कर्मिदल के सदस्य" से अभिप्रेत ऐसे अनुज्ञप्तिधारी चालक दल सदस्य से है जिसे उड़ान ड्यूटी अवधि के दौरान वायुयान के प्रचालन के लिए आवश्यक कर्तव्यों का दायित्व सौपा गया है;

(खज) "उड़ान डिस्पैचर" से अभिप्रेत उड़ान प्रचालन के नियंत्रण और पर्यवेक्षण में संलग्न होने के लिए ऑपरेटर द्वारा नामित व्यक्ति से है , जो उड़ान के सुरक्षित प्रचालन में पायलट-इन-कमांड को समर्थन, जानकारी और सहायता प्रदान करता है;

(खझ) "उड़ान सूचना क्षेत्र" से परिभाषित आयामों का विमानक्षेत्र अभिप्रेत है जिसके भीतर उड़ान सूचना सेवा और चेतावनी सेवा प्रदान की जाती है;

(खज) "उड़ान सूचना सेवा" से अभिप्रेत उड़ानों के सुरक्षित और कुशल प्रचालन के लिए उपयोगी सलाह और सूचना देने के प्रयोजनार्थ प्रदान की गई सेवा से है ;

(खट) "उड़ान मैनुअल" से अभिप्रेत उड़ान अहर्ता प्रमाणपत्र से संबद्ध मैनुअल से है, जिसमें वे सीमाएं निहित होती हैं जिनके भीतर वायुयान को उड़नयोग्य माना जाना होता है, तथा इसमें वायुयान के सुरक्षित प्रचालन के लिए उड़ान चालक दल के सदस्यों के लिए आवश्यक अनुदेश और जानकारी निहित होती है ;

(खठ) "उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरण" से अभिप्रेत निम्नलिखित तीन प्रकार के उपकरणों में से किसी एक से है जिसमें उड़ान की स्थितियों का जमीन पर अनुकरण किया जाता है:

(i) एक उड़ान सिमुलेटर, जो किसी विशेष वायुयान प्रकार के उड़ान डेक या दूर से संचालित वायुयान प्रणाली (आरपीएस) का सटीक प्रतिनिधित्व प्रदान करता है, इस सीमा तक कि यांत्रिक, विद्युत, इलेक्ट्रॉनिक, आदि वायुयान प्रणाली नियंत्रण कार्य, उड़ान चालक दल के सदस्यों का सामान्य वातावरण , और उस प्रकार के वायुयान का प्रदर्शन और उड़ान विशेषताओं को वास्तविक रूप से सिमुलेट किया जाता है;

(ii) एक उड़ान प्रक्रिया प्रशिक्षक, जो यथार्थवादी उड़ान डेक वातावरण या यथार्थवादी आरपीएस वातावरण प्रदान करता है, और जो उपकरण प्रतिक्रियाओं, यांत्रिक, विद्युत, इलेक्ट्रॉनिक आदि वायुयान प्रणालियों के सरल नियंत्रण कार्यों और एक विशेष वर्ग के वायुयान के प्रदर्शन और उड़ान विशेषताओं का अनुकरण करता है;

(iii) एक बुनियादी उपकरण उड़ान प्रशिक्षक, जो उपयुक्त उपकरणों से सुसज्जित है, और जो उड़ान में एक वायुयान के उड़ान डेक वातावरण या उपकरण उड़ान स्थितियों में आरपीएस वातावरण का अनुकरण करता है ;

(खड) "उड़ान समय" –

(i) किसी विमान के संबंध में, इससे अभिप्रेत उस समय से लेकर कुल समय से है जब विमान उड़ान भरने के उद्देश्य से पहली बार चलता है और उस समय तक का समय है जब वह उड़ान के अंत में अंततः रुक जाता है; और

(ii) हेलीकॉप्टर के संबंध में, इससे अभिप्रेत उस समय से लेकर कुल समय से है जब हेलीकॉप्टर के रोटर ब्लेड घूमना शुरू करते हैं और उस समय तक का समय जब उड़ान के अंत में यह अंततः आराम करता है, और रोटर ब्लेड बंद हो जाते हैं।

टिप्पणी:- यहां परिभाषित उड़ान समय सामान्य उपयोग में "ब्लॉक टू ब्लॉक" समय, या "चॉक टू चॉक" समय का पर्याय है, जिसे उस समय से मापा जाता है जब एक विमान उड़ान भरने के उद्देश्य से पहली बार चलता है, जब तक कि यह उड़ान के अंत में रुक नहीं जाता;

(खढ) "ग्लाइडर में उड़ान समय" से अभिप्रेत उड़ान में व्यतीत कुल समय से है, चाहे उसे खींचा जा रहा हो या नहीं, उस क्षण से जब ग्लाइडर उड़ान भरने के उद्देश्य से पहली बार चलता है, तथा उस समय तक जब वह उड़ान के अंत में रुक जाता है;

- (खण) "मुक्त उड़ान में उड़ान समय" में ग्लाइडर में उड़ान समय शामिल है जब उसे खींचा नहीं जा रहा हो;
- (खत) "विदेशी वायुयान" से भारत के अलावा किसी अन्य देश में रजिस्ट्रीकृत वायुयान अभिप्रेत है;
- (खथ) "सामान्य विमानन प्रचालन" से अभिप्रेत वाणिज्यिक वायु परिवहन प्रचालन या विमान कार्य प्रचालन के अलावा किसी वायुयान प्रचालन से है;
- (खद) "ग्लाइडर" से अभिप्रेत है गैर-शक्ति चालित वायु से भारी वायुयान, जो उड़ान में अपनी लिफ्ट मुख्य रूप से उन सतहों पर वायुगतिकीय प्रतिक्रियाओं से प्राप्त करता है जो उड़ान की दी गई स्थितियों के तहत स्थिर रहती हैं;
- (खध) "सरकारी विमानक्षेत्र" से ऐसा विमानक्षेत्र अभिप्रेत है जो केन्द्रीय सरकार द्वारा या उसकी ओर से अनुरक्षित किया जाता है और इसमें ऐसा विमानक्षेत्र सम्मिलित है जिस पर भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 (1994 का 55) लागू होता है या लागू किया गया है;
- (खन) "जाइरोप्लेन" से ऐसा रोटारक्राफ्ट अभिप्रेत है, जिसके रोटर, आरंभिक स्टार्टिंग के अलावा, इंजन द्वारा चालित नहीं होते, बल्कि रोटारक्राफ्ट के चलते समय हवा की क्रिया द्वारा घूमते हैं ; और जिसके प्रणोदन के साधन, जो सामान्यतः पारंपरिक प्रोपेलर से मिलकर बने होते हैं , रोटर प्रणाली से स्वतंत्र होते हैं;
- (खप) "हेलीकॉप्टर" से अभिप्रेत है हवा से भारी वायुयान से है जो मुख्य रूप से उड़ान में समर्थित होता है मूलतः ऊर्ध्वाधर अक्षों पर स्थित एक या एक से अधिक शक्ति-चालित रोटरों पर वायु की प्रतिक्रियाओं द्वारा ;
- (खफ) "आईडीईआरए" से अभिप्रेत अपरिवर्तनीय विपंजीकरण और निर्यात अनुरोध प्राधिकरण से है जिसका उपयोग केप टाउन प्रोटोकॉल के प्रावधानों के तहत किसी वायुयान का विपंजीकरण और निर्यात करने के लिए किया जाता है ;
- (खब) "आईडीईआरए धारक" से अभिप्रेत आईडीईआरए के तहत अधिकृत पक्ष या उसके प्रमाणित नामिती से है;
- (खभ) " इंस्ट्रूमेंट फ़्लाइट प्रक्रिया डिज़ाइन सेवा " से अभिप्रेत वायु दिक्चालन की सुरक्षा, नियमितता और दक्षता के लिए आवश्यक इंस्ट्रूमेंट फ़्लाइट प्रक्रियाओं के डिज़ाइन, दस्तावेज़ीकरण, सत्यापन, अनुरक्षण और आवधिक समीक्षा के लिए स्थापित सेवा से है ;
- (खम) "उपकरण उड़ान समय" से अभिप्रेत उस समय से है जिसके दौरान पायलट केवल उपकरणों के संदर्भ में और बाहरी संदर्भ बिंदुओं के बिना वायुयान का प्रचालन कर रहा है;
- (खय) "इंस्ट्रूमेंट ग्राउंड टाइम" से अभिप्रेत उस समय से है जिसके दौरान पायलट महानिदेशक द्वारा अनुमोदित एक उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरण में जमीन पर , नकली इंस्ट्रूमेंट उड़ान का अभ्यास कर रहा होता है
- (गक) "यंत्र समय" से अभिप्रेत यंत्र उड़ान समय या यंत्र भूमि समय से है;
- (गख) "उपकरण मद" से अभिप्रेत किसी भी स्व-निहित इकाई से है, जो वायुयान से जुड़ी या उस पर स्थापित होने पर , वायुयान या उसके रहने वालों की उड़ान अहर्ता या सुरक्षा की कुछ परिचालन स्थितियों के तहत आवश्यक कार्य करती है ;
- (गग) "लैंडिंग क्षेत्र" से अभिप्रेत विमानक्षेत्र के उस भाग से है जो वायुयान के प्रस्थान या लैंडिंग के लिए आरक्षित है ;
- (गघ) "अनुज्ञप्ति" से इन नियमों के अधीन जारी किया गया अनुज्ञप्ति अभिप्रेत है;
- (गड़) "लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट" से अभिप्रेत एक फिक्स्ड विंग एयरक्राफ्ट से है जिसे केवल दिन के वीएफआर के लिए अनुमोदित किया जाता है और जो निम्नलिखित सभी मानदंडों को पूरा करता है:

(क) अधिकतम टेक-ऑफ द्रव्यमान, ऐसे विमान के लिए 600 किलोग्राम से अधिक नहीं होना चाहिए जो पानी पर संचालित होने के लिए अभिप्रेत नहीं है, या ऐसे विमान के लिए 650 किलोग्राम से अधिक नहीं होना चाहिए जो पानी पर संचालित होने के लिए अभिप्रेत है ;

(ख) वायुयान के अधिकतम प्रमाणित टेक-ऑफ द्रव्यमान और गुरुत्वाकर्षण के सबसे महत्वपूर्ण केंद्र पर लैंडिंग कॉन्फिगरेशन (वीएसओ) में अधिकतम स्टॉलिंग गति 45 नॉट सीएस से अधिक नहीं होनी चाहिए ;

(ग) पायलट सहित अधिकतम दो व्यक्तियों के बैठने की क्षमता ;

(घ) प्रोपेलर से सुसज्जित एकल, गैर-टरबाइन इंजन; तथा

(ङ) एक गैर दबावयुक्त केबिन।

(गच) "प्रमुख विमानपत्तन" का वही अर्थ होगा जो भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 2008 (2008 का 27) की धारा 2 के अनुभाग (i) में दिया गया है;

(गछ) "चालन क्षेत्र" से किसी विमानक्षेत्र का वह क्षेत्र अभिप्रेत है जिसका उपयोग किसी वायुयान के उड़ान भरने और उतरने तथा उड़ान भरने और उतरने से संबंधित वायुयानों के आवागमन के लिए किया जाना है;

(गज) " मौसम विज्ञान प्राधिकरण" से अंतरराष्ट्रीय वायु नौवहन के लिए मौसम विज्ञान सेवा का प्रावधान करने या उसकी व्यवस्था करने वाला प्राधिकरण अभिप्रेत है ;

(गझ) " मौसम संबंधी जानकारी" से अभिप्रेत मौसम संबंधी रिपोर्ट, विश्लेषण, पूर्वानुमान और मौजूदा या अपेक्षित मौसम संबंधी स्थितियों से संबंधित कोई अन्य विवरण से है;

(गञ्ज) "माइक्रोलाइट एयरक्राफ्ट" से माइक्रोलाइट एयरक्राफ्ट (एक सीट वाला) और माइक्रोलाइट एयरक्राफ्ट (दो सीट वाला) अभिप्रेत है तथा इसमें हेंग ग्लाइडर और पैरा-प्लेन शामिल नहीं हैं;

(गट) "माइक्रोलाइट वायुयान (एकल सीट वाला)" से अभिप्रेत स्थिर पंख वाले वायुयान से है, जिसका अधिकतम कुल भार 330 किलोग्राम से अधिक नहीं है तथा पंख क्षेत्रफल 10 वर्ग मीटर से कम नहीं है तथा जो एक से अधिक व्यक्ति को ले जाने के लिए डिज़ाइन किया गया है;

(गठ) "माइक्रोलाइट एयरक्राफ्ट (दो सीट)" से अभिप्रेत एक स्थिर पंख वाले एयरक्राफ्ट से है जिसका अधिकतम कुल भार 450 किलोग्राम से अधिक नहीं है और पंख क्षेत्र 10 वर्ग मीटर से कम नहीं है और जो दो से अधिक व्यक्तियों को ले जाने के लिए डिज़ाइन किया गया है;

(गड) "सैन्य वायुयान" में नौसेना, सैन्य और वायु सेना के वायुयान, तथा नौसेना, सैन्य या वायु सेना सेवा में इस प्रयोजन के लिए नियुक्त किसी व्यक्ति द्वारा नियंत्रित प्रत्येक वायुयान शामिल है;

(गढ) "प्रचालन क्षेत्र" से अभिप्रेत किसी विमानक्षेत्र के उस क्षेत्र से है जो किसी वायुयान की सतही गतिविधि के लिए है और इसमें चालन क्षेत्र और एप्रन शामिल हैं;

(गण) "वायुयान की राष्ट्रीयता " से अभिप्रेत उस देश की राष्ट्रीयता से है जिसके रजिस्टर में वायुयान दर्ज है;

(गत) "सामान्य उड़ान" से आशय ऐसी उड़ान से है जिसमें चढ़ना, क्षैतिज उड़ान, मुड़ना और उतरना शामिल है, परंतु यह कि इसमें वायुयान की ऊंचाई या रुख में अचानक परिवर्तन न हो;

(गथ) "पानी की सतह पर" - एक वायुयान को "पानी की सतह पर" माना जाता है जब तक कि इसका कोई भी हिस्सा पानी के संपर्क में है;

(गद) "कार्य-स्थल प्रशिक्षण" से अभिप्रेत उस कार्य के लिए पहले से नियोजित योग्य और अनुभवी व्यक्ति की देखरेख में किसी जीवन्त कार्य स्थिति में पहले से अर्जित कार्य संबंधी अहर्ताओं और कौशलों को व्यवहार में एकीकृत करना है से है ;

(गध) "प्रचालक" से अभिप्रेत ऐसे व्यक्ति, संगठन या उद्यम से है जो वायुयान परिचालन में संलग्न है या संलग्न होने की पेशकश कर रहा है;

(गन) "यात्री वायुयान", "डाक वायुयान" और "माल वायुयान" से ऐसे वायुयान अभिप्रेत हैं जो क्रमशः यात्रियों, डाक या माल का सार्वजनिक परिवहन करते हैं;

(गप) "प्रबल मात्रा में पेट्रोलियम" से अभिप्रेत 900 लीटर से अधिक क्षमता वाले पात्र में समाहित पेट्रोलियम से है ;

(गफ) " पायलट उड़ान (पीएफ)" से अभिप्रेत उस पायलट से है जिसका प्राथमिक कार्य उड़ान पथ को नियंत्रित और प्रबंधित करना है। उड़ान भरने वाले पायलट के द्वितीयक कार्य गैर-उड़ान पथ से संबंधित क्रियाएं (रेडियो संचार, वायुयान प्रणाली, अन्य परिचालन गतिविधियां, आदि) करना और अन्य चालक दल के सदस्यों की निगरानी करना है;

(गब) "पायलट-इन कमांड" से अभिप्रेत है ऑपरेटर द्वारा नामित पायलट, या सामान्य वायुयानन के मामले में , मालिक, जो उड़ान के सुरक्षित प्रचालन का नियंत्रण और प्रभार संभालता है से है ;

(गभ) " पर्यवेक्षण के अधीन पायलट-इन-कमांड" से अभिप्रेत लाइसेंसिंग प्राधिकरण को स्वीकार्य पर्यवेक्षण पद्धति के अनुसार , पायलट-इन-कमांड के पर्यवेक्षण के अधीन, पायलट-इन-कमांड के कर्तव्यों और कार्यों का निष्पादन करने वाले सह-पायलट से है;

(गम) "पायलट निगरानी (पीएम)" से अभिप्रेत उस पायलट से है जिसका प्राथमिक कार्य उड़ान पथ की निगरानी करना और पायलट फ्लाईंग द्वारा उसका प्रबंधन करना है। पायलट निगरानी के द्वितीयक कार्य गैर-उड़ान पथ से संबंधित क्रियाएं (रेडियो संचार, वायुयान प्रणाली, अन्य परिचालन गतिविधियां, आदि) करना और अन्य चालक दल के सदस्यों की निगरानी करना है;

(गय) "पदधारक" से अभिप्रेत किसी विशिष्ट अनुमोदित संगठन के लिए कुछ विशिष्ट कार्य करने के लिए महानिदेशक द्वारा अधिकृत व्यक्ति से है ;

(घक) "निजी वायुयान" से अभिप्रेत विमान कार्य वायुयान या सार्वजनिक परिवहन वायुयान को छोड़कर सभी विमानों से है ;

(घख) "प्रतिषिद्ध क्षेत्र" से ऐसा क्षेत्र अभिप्रेत है जिसके ऊपर नियम 8 के अधीन वायुयान का परिचालन प्रतिषिद्ध है ;

(घग) "सार्वजनिक परिवहन" से किसी भी प्रकार के पारिश्रमिक के लिए वायुयान द्वारा किए गए व्यक्तियों या वस्तुओं का समस्त वहन, तथा यदि वहन वायु परिवहन उपक्रम द्वारा किया जाता है तो ऐसे पारिश्रमिक के बिना वायुयान द्वारा किए गए व्यक्तियों या वस्तुओं का समस्त वहन अभिप्रेत है;

(घघ) "सार्वजनिक परिवहन वायुयान" से ऐसा वायुयान अभिप्रेत है जो सार्वजनिक परिवहन करता है;

(घड़) " रेडियो विनियम" से विश्व रेडियो संचार सम्मेलन (जिनेवा 1995) द्वारा अपनाए गए विनियम तथा इसमें उनका प्रत्येक संशोधन या परिवर्तन सम्मिलित है जिसे भारत सरकार ने अनुसमर्थित या स्वीकार किया है, अभिप्रेत हैं;

(घच) "रेटिंग" से अभिप्रेत किसी अनुज्ञप्ति पर दर्ज या उससे संबद्ध प्राधिकरण से है जो उसका भाग है, तथा जिसमें ऐसे अनुज्ञप्ति से संबंधित विशेष शर्तों, विशेषाधिकारों या सीमाओं का उल्लेख होता है।

(घछ) "रजिस्ट्रीकृत हित" से अभिप्रेत केप टाउन अभिसमय के तहत स्थापित अंतरराष्ट्रीय रजिस्ट्री के साथ रजिस्ट्रीकृत किसी भी हित से है ;

(घज) "अनुज्ञप्ति को विधिमान्य बनाना" से अभिप्रेत किसी अन्य संविदाकारी राज्य द्वारा जारी अनुज्ञप्ति को भारतीय अनुज्ञप्ति के समतुल्य के रूप में स्वीकार करने में अपना स्वयं का अनुज्ञप्ति जारी करने के विकल्प के रूप में की गई कार्रवाई से है ;

(घझ) " बचाव समन्वय केंद्र (आरसीसी)" से अभिप्रेत खोज और बचाव सेवाओं के कुशल संगठन को बढ़ावा देने और खोज और बचाव क्षेत्र के भीतर खोज और बचाव कार्यों के प्रचालन के समन्वय के लिए जिम्मेदार इकाई से है ;

(घञ) "प्रतिबंधित प्रकार प्रमाणपत्र" से महानिदेशक द्वारा जारी, मान्य या स्वीकृत दस्तावेज अभिप्रेत है जो यह दर्शाता है कि किसी प्रकार के वायुयान या इंजन या प्रोपेलर का डिजाइन महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट लागू प्रकार डिजाइन मानकों को पूरी तरह से पूरा नहीं करता है ;

(घट) "सुरक्षा" से अभिप्रेत उस स्थिति से है जिसमें वायुयानन कार्यकलापों से जुड़े जोखिम, जो वायुयान के प्रचालन से संबंधित हैं या सीधे तौर पर उसके समर्थन में हैं, को कम किया जाता है और स्वीकार्य स्तर तक नियंत्रित किया जाता है।

स्पष्टीकरण.— इस अनुभाग के प्रयोजनों के लिए, अभिव्यक्ति "स्वीकार्य स्तर" सुरक्षा की न्यूनतम डिग्री है जिसे वास्तविक व्यवहार में एक प्रणाली द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए;

(घठ) "सुरक्षा डेटा" से अभिप्रेत विभिन्न वायुयानन संबंधी स्रोतों से एकत्रित तथ्यों या सुरक्षा मूल्यों के एक परिभाषित समूह से है , जिसका उपयोग सुरक्षा को बनाए रखने या सुधारने के लिए किया जाता है;

(घड) "सुरक्षा सूचना" से अभिप्रेत है किसी दिए गए संदर्भ में संसाधित, संगठित या विश्लेषित सुरक्षा डेटा ताकि इसे सुरक्षा प्रबंधन उद्देश्यों के लिए उपयोगी बनाया जा सके, से है;

(घढ) "सुरक्षा निरीक्षण" से अभिप्रेत राज्य द्वारा किया जाने वाले कार्य से है, जो यह सुनिश्चित करता है कि वायुयानन गतिविधि करने वाले व्यक्ति और संगठन सुरक्षा संबंधी राष्ट्रीय कानूनों और विनियमों का अनुपालन करते हैं;

(घण) "अनुसूचित वायु परिवहन सेवा" से अभिप्रेत एक ही दो या अधिक स्थानों के बीच की जाने वाली वायु परिवहन सेवा से है, जो प्रकाशित समय सारणी के अनुसार संचालित होती है या जिसकी उड़ानें इतनी नियमित या लगातार होती हैं कि वे एक सुस्पष्ट व्यवस्थित श्रृंखला का निर्माण करती हैं, तथा प्रत्येक उड़ान जनता के सदस्यों के उपयोग के लिए खुली होती है;

(घत) "सीप्लेन" से ऐसा वायुयान अभिप्रेत है जो सामान्यतः केवल जल से उड़ान भरने और केवल जल पर उतरने में सक्षम हो;

(घथ) "एकल उड़ान समय" से अभिप्रेत उस उड़ान समय से है जिसके दौरान पायलट वायुयान में अकेला यात्री होता है;

(घद) "उड़नयोग्यता का विशेष प्रमाणपत्र" से अभिप्रेत महानिदेशक द्वारा किसी ऐसे वायुयान को जारी किया गया दस्तावेज से है जिसके पास प्रतिबंधित प्रकार का प्रमाणपत्र है या जो पर्याप्त सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट उड़नयोग्यता विनिर्देशों का अनुपालन करता है ;

(घघ) "विशेष उड़ान परमिट" से महानिदेशक द्वारा किसी ऐसे वायुयान को जारी किया गया दस्तावेज अभिप्रेत है जो अनुभाग (एडी) में परिभाषित उड़नयोग्यताकी शर्तों को पूरा नहीं करता है, किन्तु उसमें विनिर्दिष्ट सीमाओं के अधीन सुरक्षित प्रचालन की स्थिति में है ;

(घन) "महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट या जैसा कि विनिर्दिष्ट किया गया है या विनिर्दिष्ट किया जा सकता है" से अभिप्रेत महानिदेशक द्वारा नियम के तहत जारी किए गए निर्देश हैं 202 और नागर विमानन महानिदेशालय की वेबसाइट पर सार्वजनिक डोमेन में रखा गया;

(घप) "राज्य वायुयान" में सैन्य, सीमा शुल्क, पुलिस सेवाओं और चौकियों में प्रयुक्त वायुयान शामिल हैं ;

(घफ) "राज्य का डिजाइन" से अभिप्रेत उस राज्य से है जिसका प्रकार डिजाइन के लिए जिम्मेदार संगठन पर अधिकार क्षेत्र है ;

(घब) "अनुवर्ती वायुयान" से ऐसा वायुयान अभिप्रेत है जो किसी प्रकार के वायुयान के डिजाइन और विनिर्देश के अनुसार निर्मित किया गया है, जिसे उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र जारी करने के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित या स्वीकार किया गया है ;

(घभ) "टेक-ऑफ" में एयरोडाइन की सभी क्रमिक स्थितियां शामिल हैं, उस क्षण से जब वह आराम से चलता है, सामान्य उड़ान शुरू करने के क्षण तक;

(घम) "टैरिफ" से अभिप्रेत है यात्रियों, सामान, कार्गो की ढुलाई के लिए विमानपरिवहन उपक्रम द्वारा एकत्र किया गया कोई किराया, दर या प्रभार , जिसमें एजेंटों को देय कमीशन और ऐसे किराए, दर या प्रभार को नियंत्रित करने वाली शर्तें शामिल हैं, से है।

स्पष्टीकरण:- इस अनुभाग के प्रयोजनों के लिए, 'कार्गो' में मेल शामिल नहीं है;

(घय) "अस्थायी विमानअड्डा" से अभिप्रेत ऐसे विमानक्षेत्र से है जिसका उपयोग छह माह से अधिक अवधि के लिए नहीं किया जाना है;

(ड़क) "भूमि पर उतरना" से अभिप्रेत सामान्य परिस्थितियों में इस प्रयोजन के लिए सुसज्जित वायुयान द्वारा भूमि या ठोस प्लेटफार्म या जल के साथ संपर्क बनाने की क्रिया है, से है ;

(ड़ख) "टू पायलट" से अभिप्रेत उड़ान के दौरान किसी वायुयान के उड़ान नियंत्रण में हेरफेर करना है, से है ;

(ड़ग) "टाइप प्रमाणपत्र" से महानिदेशक द्वारा जारी, मान्य या स्वीकृत दस्तावेज अभिप्रेत है, जो यह सूचित करता है कि किसी प्रकार के वायुयान या इंजन या प्रोपेलर का डिजाइन महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट लागू प्रकार डिजाइन मानक का अनुपालन करता है ;

(ड़घ) "वायुयान का प्रकार" से अभिप्रेत एक ही मूल डिजाइन के सभी विमानों से है, जिसमें उन संशोधनों को छोड़कर सभी संशोधन शामिल हैं जिनके परिणामस्वरूप हैंडलिंग या उड़ान विशेषताओं में परिवर्तन होता है ;

(ड़ड़) "टाइप रेटिंग" से प्रत्येक प्रकार के वायुयान के लिए रेटिंग अभिप्रेत है;

(ड़च) किसी वायुयान को "नियंत्रण में" तब कहा जाता है जब वह इन नियमों के अनुसार चालन करने में सक्षम हो;

(2) इसमें प्रयुक्त किन्तु परिभाषित नहीं किए गए और भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) में परिभाषित शब्दों और अभिव्यक्तियों का वही अर्थ होगा जो उक्त अधिनियम में उनके लिए है।

भाग II**साधारण**

3. वायुयान का उपयोग और प्रचालन. — कोई भी व्यक्ति इन नियमों के अनुपालन के अलावा किसी अन्य तरीके से किसी वायुयान का उपयोग, प्रचालन या उपयोग या प्रचालन में सहायता नहीं करेगा।

4. पंजीकरण तथा राष्ट्रीयता और पंजीकरण चिह्न - नियम 42 के उपबंधों के अधीन रहते हुए, कोई भी व्यक्ति किसी वायुयान को तब तक नहीं उड़ाएगा या उड़ाने में सहायता नहीं करेगा जब तक कि-

(क) यह रजिस्ट्रीकृत हो चुका है, और

(ख) उस पर नियम 47 के अनुसार उसकी राष्ट्रीयता और पंजीकरण चिह्न तथा स्वामी का नाम और निवास अंकित या चित्रित किया गया हो या भारत के अलावा अन्यत्र पंजीकृत वायुयान की स्थिति में उस राज्य के विनियमों के अनुसार जिसमें वह पंजीकृत है।

परंतु यह कि इस नियम द्वारा लगाया गया प्रतिषेध केन्द्रीय सरकार की लिखित विशेष अनुमति के अनुसार उड़ाए गए वायुयानों पर लागू नहीं होगा और ऐसी अनुमति में विनिर्दिष्ट किन्हीं शर्तों और सीमाओं के अधीन होगा।

5. वायुयान में ले जाए जाने वाले दस्तावेज — (1) कोई भी व्यक्ति इसका प्रचालन या प्रचालन नहीं करेगा किसी वायुयान को तब तक नहीं उड़ाया जा सकता जब तक कि उस देश के कानून के अनुसार विधिमान्य दस्तावेज वायुयान में न रखे जाएं तथा उस देश द्वारा निर्धारित प्रारूप और तरीके से न रखे जाएं।

(2) भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान में महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट विधिमान्य दस्तावेज होने चाहिए :

परंतु यह कि जहां अनुज्ञप्ति या अन्य दस्तावेज इन नियमों के अधीन नवीकरण या अन्य कार्रवाई के लिए सक्षम प्राधिकारी के समक्ष प्रस्तुत किया गया हो, वहां उस तथ्य को वायुयान में उसे न ले जाने के लिए विधिमान्य बहाना माना जाएगा।

6. हथियार, गोलाबारूद, विस्फोटक, सैन्य सामान आदि का परिवहन— (1) कोई भी व्यक्ति किसी वायुयान में भारत से, भारत के भीतर या भारत के ऊपर कोई हथियार, गोलाबारूद, युद्ध सामग्री, युद्ध के उपकरण, विस्फोटक और सैन्य सामान, केन्द्रीय सरकार की लिखित अनुमति के बिना और ऐसी अनुमति की शर्तों के अधीन रहते हुए, ले नहीं जाएगा, ले जाने का कारण नहीं बनेगा या ले जाने की अनुमति नहीं देगा:

परंतु यह कि महानिदेशक लिखित में सामान्य या विशेष आदेश द्वारा किसी व्यक्ति या व्यक्तियों के वर्ग को ऐसे आदेश में विनिर्दिष्ट नियमों और शर्तों के अधीन ऐसी वस्तुएं ले जाने की अनुमति दे सकता है।

(2) उप-नियम (1) के अधीन अनुमति के लिए आवेदन महानिदेशक को प्रारूप में किया जाएगा और उसमें ऐसे विवरण या दस्तावेज होंगे, जो उनके द्वारा विनिर्दिष्ट किए जाएं।

(3) उप-नियम (1) के अधीन अनुमति के लिए महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से निम्नलिखित शुल्क का भुगतान इलेक्ट्रॉनिक रूप से किया जाएगा:

(a) व्यक्तिगत के लिए: 500 रुपये

(b) संगठन के लिए: 1000 रुपये

टिप्पणी:- उप-नियम (1) के परन्तुक के अधीन अनुमति प्राप्त व्यक्ति के लिए कोई फीस देय नहीं होगी।

(4) जहां किसी माल का वहन उप-नियम (1) के अधीन अनुज्ञात है, वहां संचालक, कमांड पायलट, प्रेषक और ऐसे माल की बुकिंग, हैंडलिंग या वहन से संबंधित प्रत्येक व्यक्ति का यह कर्तव्य होगा कि वे वायुयान या उसमें सवार व्यक्तियों या किसी अन्य व्यक्ति या संपत्ति को होने वाले खतरे से बचाने के लिए सभी सावधानियां बरतें और विशेष रूप से यह सुनिश्चित करें कि:-

(क) माल को इस प्रकार पैक, संरक्षित और सुरक्षित किया गया है कि उसके खतरे का स्रोत बनने की कोई संभावना न रहे;

(ख) माल को इस प्रकार ले जाया जाता है कि वह वायुयान में सवार यात्रियों की पहुंच से बाहर हो; तथा

(ग) माल की प्रकृति स्पष्ट रूप से और सुस्पष्ट रूप से उसके पैकेज पर अंकित होती है।

(5) ऐसे माल का प्रेषक, प्रचालक को लिखित सूचना देगा जिसमें माल की प्रकृति, वजन और मात्रा तथा प्रेषक का नाम और पूरा पता विनिर्दिष्ट होगा; तथा प्रचालक, माल को वायुयान में रखे जाने से पहले वायुयान के पायलट-इन-कमांड को ऐसे सभी विवरण सूचित करेगा।

(6) जहां केन्द्रीय सरकार द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत किसी अधिकारी के पास यह विश्वास करने का कारण हो कि इस नियम के उपबंधों का उल्लंघन किया गया है या किया जाने वाला है, वहां वह ऐसे माल को माल की प्रकृति की विस्तृत जांच होने तक या मामले में की जाने वाली कार्रवाई, यदि कोई हो, के संबंध में निर्णय होने तक अपनी अभिरक्षा में रखवा सकेगा।

7. विमानक्षेत्र – (1) कोई पायलट या प्रचालक किराये या पारिश्रमिक पर यात्रियों को ले जाने वाले किसी भी वायुयान का कोई भी पायलट या ऑपरेटर लैंडिंग और प्रस्थान की श्रृंखला के लिए किसी भी स्थान का उपयोग नहीं करेगा, और किसी भी अनुसूचित वायु परिवहन सेवा पर नियोजित किसी भी वायुयान का कोई भी पायलट या ऑपरेटर भाग V के प्रावधानों के अनुसार इस उद्देश्य के लिए अनुज्ञप्ति प्राप्त या अनुमोदित विमानक्षेत्र के अलावा किसी भी स्थान को लैंडिंग या प्रस्थान के नियमित स्थान के रूप में उपयोग नहीं करेगा।

(2) कोई भी व्यक्ति, जो उप-नियम (1) में उल्लिखित विमानक्षेत्र के अलावा किसी अन्य विमानक्षेत्र का स्वामी है, इन नियमों के उल्लंघन में विमानक्षेत्र के उपयोग की अनुमति नहीं देगा।

(3) इन नियमों के अनुसार उड़ान भरने वाले किसी वायुयान के यात्री के अलावा कोई भी व्यक्ति, विमानक्षेत्र के संचालक की सहमति के बिना किसी अनुमोदित या अनुज्ञप्ति प्राप्त विमानक्षेत्र के लैंडिंग क्षेत्र में प्रवेश नहीं कर सकता है। वायुयान में सवार लोगों के जीवन या वायुयान की सुरक्षा को आसन्न खतरे की स्थिति को छोड़कर।

8. निषिद्ध क्षेत्र—(1) कोई भी व्यक्ति वैमानिक सूचना प्रकाशन में विनिर्दिष्ट प्रतिबंधित या निषिद्ध क्षेत्रों में से किसी भी क्षेत्र के ऊपर वायुयान नहीं उड़ाएगा या उड़ान में सहायता नहीं करेगा, सिवाय उस प्रकाशन में विनिर्दिष्ट शर्तों के अनुसार।

(2) प्रत्येक पायलट, जो वायुयान उड़ाते समय अपने आप को उप-नियम (1) के उल्लंघन में निषिद्ध क्षेत्र के ऊपर पाता है, जैसे ही उसे इस तथ्य का पता चले, नियम 11 में विनिर्दिष्ट वायु नियमों में विनिर्दिष्ट संकेत का संकेत देगा, और वायुयान को यथाशीघ्र निषिद्ध क्षेत्र के बाहर भारत में किसी निकटतम विमानक्षेत्र पर उतारेगा:

परंतु यह कि वह, मौसम के दबाव या अन्य अपरिहार्य कारण से बाध्य न हो, निषिद्ध क्षेत्र में आगे नहीं उड़ेगा और न ही निषिद्ध क्षेत्र के ऊपर रहते हुए नीचे उतरना प्रारंभ करेगा।

(3) जब किसी विमानयातायात सेवा या जब नियम 12 में विनिर्दिष्ट वायु नियमों में विनिर्दिष्ट संकेत किसी वायुयान को यह चेतावनी देने के लिए दिए जाते हैं कि वह प्रतिबंधित, निषिद्ध या खतरे वाले क्षेत्र के आसपास उड़ रहा है, तो वायुयान का पायलट तुरन्त अपना मार्ग बदल देगा और प्रतिबंधित क्षेत्र से दूर उड़ जाएगा।

(4) जब नियम 12 में विनिर्दिष्ट वायु नियमों के अनुसार, विमानक्षेत्र के नियंत्रण टावर से प्रकाश संकेत दिए जाने पर, पायलट तुरन्त इस नियम के उप-नियम (2) में विनिर्दिष्ट संकेत देगा और उस उप-नियम के अनुसार वायुयान को उतारेगा।

9. विमानक्षेत्रों में फोटोग्राफी या वीडियोग्राफी—(1) कोई भी व्यक्ति किसी विमानक्षेत्र पर विमानक्षेत्र के प्रचालक से लिखित अनुमति के बिना कोई फोटोग्राफ या वीडियोग्राफी नहीं लेगा, न ही लेने देगा या लेने की अनुमति देगा :

परंतु यह कि यदि विदेशी नागरिक फोटोग्राफी या वीडियोग्राफी की गतिविधि में लगे हों तो ऐसी अनुमति केवल तभी दी जाएगी जब ऐसे नागरिकों को संबंधित एजेंसियों से सुरक्षा मंजूरी मिल गई हो।

परंतु यह कि महानिदेशक समय-समय पर आदेश द्वारा निर्देश दे सकेंगे कि ये प्रतिबंध किसी विमानक्षेत्र पर या किसी विमानक्षेत्र की ऐसी सीमाओं के भीतर फोटोग्राफी या वीडियोग्राफी पर लागू नहीं होंगे, जैसा कि आदेश में विनिर्दिष्ट किया जा सकता है।

(2) विमानअड्डा संचालक, उप-नियम (1) के अधीन ऐसी अनुमति प्रदान करते समय और ऐसी फोटोग्राफी या वीडियोग्राफी के दौरान यह सुनिश्चित करेगा कि ऐसी गतिविधि किसी भी प्रकार से, प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से,

(क) किसी वायुयान या वायुयान परिचालन की सुरक्षा को खतरे में डालना;

(ख) वायुयान के सुरक्षित एवं संरक्षित परिचालन या यात्रियों एवं माल की सुविधा एवं मुक्त आवाजाही के लिए स्थापित किसी सुविधा के सामान्य कामकाज में हस्तक्षेप करना;

(ग) वायुयान या विमानक्षेत्र के सुरक्षितप्रचालनको सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी सौंपे गए किसी भी व्यक्ति के कामकाज में बाधा डालना या ध्यान भटकाना।

(3) विमानअड्डा संचालक उप-नियम (1) के अधीन जारी अनुमति का पूर्ण रिकार्ड तीन वर्ष की अवधि तक रखेगा तथा महानिदेशक द्वारा मांगे जाने पर ऐसा रिकार्ड निरीक्षण के लिए उसके समक्ष उपलब्ध कराएगा।

10. उड़ान में वायुयान से फोटोग्राफी या वीडियोग्राफी — कोई भी व्यक्ति उड़ान में वायुयान से विमान सर्वेक्षण सहित कोई भी फोटोग्राफ या वीडियोग्राफी नहीं लेगा, न ही लेने देगा या लेने की अनुमति देगा। महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट नियमों और शर्तों के अनुसार और उनके अधीन रहते हुए।

11. उड़ान के दौरान वायुयान द्वारा पालन की जाने वाली शर्तें - कोई भी वायुयान तब तक नहीं उड़ाया जाएगा जब तक कि निम्नलिखित शर्तों का अनुपालन न किया जाए, अर्थात:-

(i) वायुयान के पास महानिदेशक द्वारा जारी विधिमान्य उड़नयोग्यताप्रमाणपत्र या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र हो;

(ii) विमान को उड़ान योग्य के रूप में प्रमाणित किया जाएगा और उसका अनुरक्षण भाग III के प्रावधानों के अनुसार किया जाएगा या भारत में पंजीकृत नहीं होने वाले विमान के मामले में, उस राज्य के विनियमों के अनुसार जिसमें विमान पंजीकृत है;

(iii) वे सभी निबंधन या शर्तें जिन पर उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र प्रदान किया गया था, का विधिवत अनुपालन किया जाएगा;

(iv) वायुयान अपने साथ उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या उड़नयोग्यता का विशेष प्रमाणपत्र, भाग III द्वारा निर्धारित कोई अन्य प्रमाणपत्र तथा महानिदेशक द्वारा या उस राज्य के विनियमों द्वारा विनिर्दिष्ट कोई अन्य दस्तावेज, जिसमें वायुयान रजिस्ट्रीकृत है, ले जाएगा, जिसे उसे ले जाना आवश्यक है:

परंतु यह कि कोई वायुयान, जो पूर्वोक्त शर्तों का अनुपालन नहीं करता है, महानिदेशक द्वारा नियम 57 के अधीन जारी विशेष उड़ान परमिट के अधीन उड़ाया जा सकेगा, परंतु यह कि विशेष उड़ान परमिट में ऐसी शर्तें विनिर्दिष्ट की जाएं।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अंतर्गत आने वाले विदेशी रजिस्ट्रीकृत वायुयान भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान माने जाएंगे और नियम 1 के उप-नियम (5) के अंतर्गत आने वाले भारतीय रजिस्ट्रीकृत वायुयान भारत में रजिस्ट्रीकृत नहीं होने वाले वायुयान माने जाएंगे।

12. वायुयान नियम — प्रत्येक व्यक्ति को महानिदेशक द्वारा अभिसमय के अनुलग्नक 2 के अनुसार जारी वायुयान नियमों का पालन करना होगा जो उस व्यक्ति पर लागू हो सकते हैं।

13. नियमों के उल्लंघन में उड़ानों की रोकथाम — (1) धारा के तहत अधिकृत प्राधिकारी अधिनियम की धारा 17 के अनुसार, वायुयान को रोकने के लिए पायलट या उस समय हिरासत में लिए जाने वाले वायुयान के प्रभारी अन्य व्यक्तियों को लिखित निर्देश जारी करके या ऐसे अन्य कदम उठाकर या करवाकर ऐसा कर सकता है, जो ऐसे प्राधिकारी की राय में हिरासत को प्रभावी बनाने के लिए आवश्यक हो, जिसमें बल का प्रयोग, किसी व्यक्ति को वायुयान तक पहुँचने से रोकना, वायुयान के भागों और घटकों को हटाना, वायुयान से ईंधन निकालना या वायुयान में अन्यथा हस्तक्षेप करना शामिल है। यदि किसी ऐसे व्यक्ति द्वारा हिरासत में लिया गया वायुयान किसी सरकारी विमानक्षेत्र पर रखा हुआ है, तो सामान्य रूप से लागू आवास या धरना शुल्क उस पूरी अवधि के लिए देय होगा, जिसके दौरान उसे हिरासत में रखा गया है।

(2) किसी विमानक्षेत्र पर या उसके आसपास नियोजित केन्द्रीय सरकार या राज्य सरकार के अधिकारी, जिनमें पुलिस, नौसेना, सेना, वायु सेना या सीमा शुल्क विभाग के अधिकारी और केन्द्रीय सरकार या राज्य सरकार के ऐसे अन्य अधिकारी शामिल हैं, जिन्हें केन्द्रीय सरकार द्वारा इस संबंध में जारी किए गए सामान्य या विशेष आदेश द्वारा विनिर्दिष्ट किया जा सकता है, धारा के तहत अधिकृत प्राधिकारी द्वारा ऐसा करने की आवश्यकता होने पर। अधिनियम की धारा 17 के अंतर्गत किसी वायुयान को निरुद्ध करना, ऐसे प्राधिकारी को वायुयान को निरुद्ध करने में सहायता करना तथा ऐसे कदम उठाना जो उस प्राधिकारी की राय में निरुद्धि को प्रभावी बनाने के लिए आवश्यक हों।

(3) इस नियम के तहत दिए गए किसी भी निर्देश का उल्लंघन करने वाले किसी भी व्यक्ति के बारे में, किसी भी अन्य दंड के प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, इन नियमों का उल्लंघन करते हुए कार्य करने वाला माना जाएगा।

14. कुछ नियम ग्लाइडरों और पतंगों पर लागू नहीं होंगे - नियम 5 ग्लाइडरों पर लागू नहीं होगा, और नियम-4 , 5, 8, 11, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 72, 112, 113, 119, 174, 175, 176, 177, 206 और 212 पतंगों पर लागू नहीं होंगे।

15. खतरनाक उड़ान — कोई भी व्यक्ति किसी भी वायुयान को ऐसी परिस्थितियों में नहीं उड़ाएगा, जब कम ऊंचाई या व्यक्तियों या आवासों की निकटता या अन्य कारण से किसी व्यक्ति या संपत्ति को अनावश्यक खतरा हो।

16. सामान्य सुरक्षा - कोई भी व्यक्ति प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से किसी भी प्रकार से ऐसा कार्य नहीं करेगा, जिससे-

(क) किसी वायुयान या वायुयान परिचालन की सुरक्षा को खतरे में डालना;

(ख) वायुयान के सुरक्षित एवं संरक्षित प्रचालन के लिए स्थापित किसी सुविधा के सामान्य कामकाज में हस्तक्षेप करना; या

(ग) वायुयान के सुरक्षित एवं संरक्षित परिचालन को सुनिश्चित करने के लिए किसी भी जिम्मेदारी को सौंपे गए किसी भी व्यक्ति के कामकाज में बाधा डालना या उसे विचलित करना।

17. संकट में वायुयान — (1) महानिदेशक, अभिसमय के एनेक्स 12 के अनुसार संकटग्रस्त वायुयान को सहायता प्रदान करने के लिए संबंधित व्यक्तियों द्वारा अनुपालन की जाने वाली आवश्यकताएं जारी कर सकते हैं।

(2) प्रत्येक व्यक्ति को उप-नियम (1) के अंतर्गत महानिदेशक द्वारा जारी अपेक्षाओं का अनुपालन करना होगा।

18. चालक कर्मिंदल के सदस्य के विरुद्ध हमला और अन्य हस्तक्षेपकारी कृत्य —कोई भी व्यक्ति, वायुयान में, -

(क) चालक दल के किसी सदस्य पर शारीरिक या मौखिक रूप से हमला करना, डराना या धमकाना, जिससे चालक दल के सदस्य के कर्तव्यों के निर्वहन में बाधा उत्पन्न हो सकती है या चालक दल के सदस्य की उन कर्तव्यों के निर्वहन की क्षमता कम हो सकती है;

(ख) वायुयान या वायुयान में किसी व्यक्ति या संपत्ति की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए या वायुयान में अच्छी व्यवस्था और अनुशासन बनाए रखने के उद्देश्य से पायलट-इन-कमांड द्वारा या पायलट-इन-कमांड की ओर से चालक दल के सदस्य द्वारा दिए गए विधिमान्य निर्देश का पालन करने से इंकार करना।

19. हमला और अन्य कार्य जो सुरक्षा को खतरे में डालते हैं या अच्छे आदेश और अनुशासन को खतरे में डालते हैं — (1) कोई भी व्यक्ति, वायुयान में, -

(क) किसी भी व्यक्ति पर शारीरिक या मौखिक रूप से हमला करना, डराना या धमकी देना,

(ख) जानबूझकर किसी संपत्ति को नुकसान पहुंचाना या नष्ट करना,

(ग) मादक पेय या नशीली दवाओं का सेवन करना,

जिससे वायुयान या किसी व्यक्ति की सुरक्षा को खतरा हो सकता है या वायुयान में अनुशासन और व्यवस्था को खतरा हो सकता है।

(2) नियम 18 और 19 के प्रयोजनों के लिए, भारत का क्षेत्राधिकार, इन नियमों के नियम 1 में प्रदत्त प्रयोज्यता के अतिरिक्त, किसी अपराध पर भी लागू होगा, यदि अपराध गठित करने वाला कार्य भारत के बाहर उड़ान भर रहे किसी वायुयान में हुआ हो:

परंतु यह कि —

(क) वायुयान की अगली लैंडिंग भारत में होगी; और

(ख) पायलट-इन-कमांड ने संदिग्ध अपराधी को भारत के सक्षम प्राधिकारियों को सौंप दिया है, इस अनुरोध के साथ कि प्राधिकारी संदिग्ध अपराधी पर मुकदमा चलाएं और इस प्रतिज्ञान के साथ कि पायलट-इन-कमांड या ऑपरेटर द्वारा किसी अन्य राज्य से ऐसा कोई अनुरोध नहीं किया गया है या नहीं किया जाएगा।

20. मानसिक विकार या मिर्गी से पीड़ित व्यक्तियों को वायुयान में ले जाना — कोई भी व्यक्ति जानबूझकर किसी मानसिक विकार या मिर्गी से पीड़ित व्यक्ति को किसी वायुयान में नहीं ले जाएगा, ले जाने की अनुमति नहीं देगा, या उसके परिवहन में सहयोग नहीं करेगा:

परंतु यह कि यह प्रतिषेध उस स्थिति में लागू नहीं होगा, जब ले जाया जाने वाला व्यक्ति किसी रजिस्ट्रीकृत चिकित्सा व्यवसायी द्वारा प्रमाणित हो कि वह अन्य यात्रियों या वायुयान के लिए जोखिम उत्पन्न किए बिना विमानयात्रा करने के लिए स्वस्थ है, और इसके अतिरिक्त:-

(क) उड़ान शुरू होने के बारह घंटे के भीतर कोई मादक पेय या तैयार पदार्थ नहीं लिया है या उसका उपयोग नहीं किया है;

(ख) यदि वह उत्तेजित अवस्था में हो तो उसे उड़ान के दौरान तथा मार्ग में रुकने पर उचित शामक दवा दी जाती है; तथा

(ग) उसके साथ एक परिचारक होगा, परंतु यह कि यदि वह उड़ान शुरू होने की तारीख से पहले दो सप्ताह के भीतर उत्तेजना की ऐसी स्थिति में रहा हो जिसमें बेहोश करने की आवश्यकता हो, तो उसके साथ एक रजिस्ट्रीकृत चिकित्सक और पर्याप्त अनुरक्षक होगा जो व्यक्तिगत और सामूहिक रूप से यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि उनके प्रभार में व्यक्ति द्वारा कोई मादक पेय या तैयारी नहीं ली गई है और ऐसे व्यक्ति को उड़ान के दौरान और रास्ते में रुकने पर उचित रूप से बेहोश रखा जाता है।

21. वायुयान में पशुओं, पक्षियों और सरीसृपों का वहन - किसी भी पशु, पक्षी या सरीसृप को भारत में, भारत से और भारत के भीतर किसी वायुयान में नहीं ले जाया जाएगा, सिवाय महानिदेशक द्वारा इस संबंध में जारी लिखित सामान्य या विशेष परमिट के अधीन और उसके अनुसार, और ऐसी शर्तों के अधीन, यदि कोई हों, जो उसमें विनिर्दिष्ट की जाएं।

22. वायुयान में ईंधन भरना — (1) कोई भी व्यक्ति किसी वायुयान के ईंधन टैंक को भारी मात्रा में पेट्रोलियम युक्त वाहनों या जहाजों से या ईंधन हाइड्रेंट प्रतिष्ठानों से नहीं भरेगा, सिवाय विस्फोटकों के मुख्य निरीक्षक द्वारा अनुमोदित प्रकार के वाहनों या प्रतिष्ठानों से या "पेट्रोलियम नियमावली, 2002" के तहत अनुज्ञप्ति प्राप्त बजरो से।

(2) महानिदेशक ईंधन टैंकों को भरने या खाली करने सहित ईंधन प्रचालन के संबंध में मानक और शर्तें विनिर्दिष्ट कर सकते हैं।

23. विमान का आश्रयण — (1) किसी भी टैंक में भारी मात्रा में खतरनाक पेट्रोलियम युक्त किसी भी वायुयान को हैंगर में तब तक नहीं रखा जा सकता जब तक कि ऐसा हैंगर अज्वलनशील सामग्री से निर्मित न हो और उसमें खुली हवा का प्रभावी और सुरक्षित संवातन न हो।

(2) प्रत्येक ऐसे हैंगर का प्रभार एक सक्षम व्यक्ति के पास होगा, जो आग के विरुद्ध सभी उचित सावधानियां बरतने के लिए जिम्मेदार होगा तथा अनाधिकृत व्यक्तियों को भवन में प्रवेश करने से रोकेगा।

24. वस्तुओं को गिराना और पैराशूट द्वारा उतरना— (1) कोई भी व्यक्ति गतिशील वायुयान से बारीक रेत या पानी के रूप में गिट्टी के अलावा कोई भी वस्तु नहीं गिराएगा, नहीं फेंकेगा, नहीं गिराने या फेंकने की अनुमति नहीं देगा: परन्तु इस नियम की किसी बात का यह अर्थ नहीं लगाया जाएगा कि वह निम्नलिखित को रोकती है-

(क) आपातकालीन स्थिति में, तरल ईंधन का गिराना;

(ख) किसी आपातस्थिति में, माल को ऐसे क्षेत्रों में गिराना जहां वायुयान के बाहर व्यक्तियों या संपत्ति के लिए खतरा उत्पन्न न हो;

(ग) किसी वायुयान में यात्रा करने या वायुयान से संदेश संप्रेषित करने के उद्देश्य से संदेश थैलों, धुआ उत्पन्न करने वाले या अन्य उपकरणों या सामग्रियों को गिराना, परंतु यह कि गिराए जाने वाले सामान की प्रकृति और गिराने के स्थान के बारे में ऐसी सावधानियाँ बरती जाएं जिससे जमीन या पानी पर व्यक्तियों को चोट लगने या संपत्ति को नुकसान पहुंचने का जोखिम टाला जा सके;

(घ) मुद्रित सामग्री युक्त कागज की अलग शीटों या फूलों की अलग पंखुड़ियों को किसी स्थान पर गिराना, यदि-

(i) प्रत्येक मामले में जिला मजिस्ट्रेट या पुलिस आयुक्त की पूर्व लिखित अनुमति प्राप्त की जाती है;

(ii) वायुयान इन वस्तुओं को गिराने के लिए उपयुक्त है;

(iii) इन नियमों में विनिर्दिष्ट न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाइयों का पालन किया जाता है; और

(iv) किसी व्यक्ति या संपत्ति को चोट या क्षति से बचाने के लिए आवश्यक सावधानियां बरती जाती हैं।

(ङ) वायुयान को खींचने के लिए इस्तेमाल की जाने वाली रस्सियों को गिराना।

(2) कोई भी व्यक्ति, आपातस्थिति को छोड़कर, वायुयान से पैराशूट के माध्यम से नीचे नहीं उतरेगा और कोई भी व्यक्ति उड़ान के दौरान वायुयान से कोई वस्तु नहीं गिराएगा, गिराने का कारण नहीं बनेगा या गिराने की अनुमति नहीं देगा, चाहे वह पैराशूट से जुड़ी हो या नहीं, जब तक कि महानिदेशक द्वारा इस संबंध में जारी किए गए सामान्य या विशेष आदेश के अनुसार और ऐसी शर्तों के अधीन, यदि कोई हों, जो उसमें विनिर्दिष्ट की जाएं, अवरोहण न किया गया हो, या वस्तु न गिराई जाए।

25. वायुयान की सुरक्षा को खतरे में डालने वाले कार्य — कोई भी व्यक्ति पायलट या वायुयान के प्रचालन दल के सदस्य के साथ हस्तक्षेप नहीं करेगा, या वायुयान या उसके उपकरण के साथ छेड़छाड़ नहीं करेगा या वायुयान में अव्यवस्थित तरीके से आचरण नहीं करेगा या ऐसा कोई कार्य नहीं करेगा जिससे वायुयान या उसके यात्रियों या चालक दल की सुरक्षा को खतरे में डालने की संभावना हो।

26. ध्वनि बूम उत्पन्न करने वाले नागरिक वायुयान के प्रचालन का प्रतिषेध - कोई भी व्यक्ति भारत के राज्यक्षेत्र या उच्च समुद्र के ऊपर एक से अधिक वास्तविक उड़ान मैक संख्या पर नागरिक वायुयान का प्रचालन इस प्रकार नहीं करेगा जिससे भारत के राज्यक्षेत्र पर ध्वनि बूम उत्पन्न हो सकता है या उत्पन्न होने की संभावना है।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, "भारत के राज्यक्षेत्र" में भारत का प्रादेशिक जलक्षेत्र सम्मिलित होगा।

भाग III

वायुयान

(क) वैमानिक उत्पाद का डिजाइन और निर्माण

27. वैमानिक उत्पाद के लिए टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र जारी करना । — (1) किसी वैमानिक उत्पाद के लिए महानिदेशक द्वारा जारी प्रकार प्रमाणपत्र होना आवश्यक है, जहां भारत डिजाइन का राज्य है।

(2) महानिदेशक किसी वैमानिक उत्पाद के लिए प्रकार प्रमाणपत्र तब जारी कर सकते हैं, जब -

(क) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप में आवेदन प्रस्तुत किया जाता है तथा उसमें ऐसे विवरण, दस्तावेज या साक्ष्य दिए जाते हैं, तथा इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित शुल्क भी दिया जाता है; और

(ख) वैमानिक उत्पाद महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट उड़नयोग्यता अपेक्षाओंको पूरा करता है ।

(3) महानिदेशक किसी वैमानिक उत्पाद के लिए प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र जारी कर सकते हैं, जिसमें उसके परिचालन पर आवश्यक सीमाएं लगाई जा सकती हैं, यदि वे इस बात से संतुष्ट हैं कि ऐसे उत्पाद का डिजाइन महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट लागू डिजाइन मानक का पूर्णतया अनुपालन नहीं करता है, लेकिन सुरक्षित परिचालन की स्थिति में है ।

28. किसी वैमानिक उत्पाद के लिए टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र का विधिमान्यकरण - महानिदेशक किसी अन्य देश द्वारा जारी वैमानिक उत्पाद के संबंध में किसी टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र को तब विधिमान्य कर सकते हैं, जब -

(क) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप में आवेदन प्रस्तुत किया जाता है तथा उसमें ऐसे विवरण, दस्तावेज या साक्ष्य दिए जाते हैं, तथा इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित शुल्क भी दिया जाता है; और

(ख) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट उड़नयोग्यता अपेक्षाओंको पूरा करता है।

29. किसी संविदाकारी राज्य द्वारा जारी किए गए टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र की स्वीकृति.- महानिदेशक किसी संविदाकारी राज्य द्वारा जारी किए गए वैमानिक उत्पाद के टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र को तब स्वीकार कर सकता है जब-

(क) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप में आवेदन प्रस्तुत किया जाता है तथा उसमें ऐसे विवरण, दस्तावेज या साक्ष्य दिए जाते हैं, तथा इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित शुल्क भी दिया जाता है; और

(ख) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट उड़नयोग्यता अपेक्षाओंको पूरा करता है।

30. किसी वैमानिक उत्पाद के लिए पूरक टाइप प्रमाणपत्र जारी करना.- महानिदेशक किसी वैमानिक उत्पाद के संबंध में पूरक टाइप प्रमाणपत्र जारी कर सकता है जिसके लिए टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र नियम 27, 28 और 29 के अनुसार जारी किया गया है या सत्यापित या स्वीकार किया गया है, जब,-

(a) वैमानिक उत्पाद में संशोधन के लिए आवेदन महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रपत्र में प्रस्तुत किया जाता है तथा इसमें इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित शुल्क के साथ ऐसे विवरण या दस्तावेज या साक्ष्य शामिल होते हैं; तथा

(b) वैमानिक उत्पाद में ऐसा संशोधन महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट उड़नयोग्यता अपेक्षाओंको पूरा करता है।

31. टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र या पूरक टाइप प्रमाणपत्र में संशोधन - यदि महानिदेशक संतुष्ट होते हैं कि वैमानिक उत्पाद महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट उड़नयोग्यता अपेक्षाओंको पूरा करता है, तो वे यथास्थिति टाइप प्रमाणपत्र, प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र अथवा पूरक टाइप प्रमाणपत्र में संशोधन जारी कर सकते हैं।

32. टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र का रद्दीकरण, निलंबन या पृष्ठांकन — यदि किसी भी समय महानिदेशक को यह विश्वास हो जाता है कि इस बात का उचित संदेह है कि किसी दोष के कारण वैमानिक उत्पाद की सुरक्षा खतरे में है, तो वह दोषयुक्त वैमानिक उत्पाद के लिए जारी या मान्य टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र को रद्द, निलंबित या पृष्ठांकित कर सकता है, या टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र के प्रभावी बने रहने के लिए, जैसा भी मामला हो, किसी शर्त के रूप में उसमें कोई संशोधन शामिल करने की अपेक्षा कर सकता है।

33. किसी संविदाकारी राज्य द्वारा जारी पूरक टाइप प्रमाणपत्र की स्वीकृति – महानिदेशक, उस स्थिति में जब निम्नलिखित शर्तें पूरी होती हैं, किसी संविदाकारी राज्य द्वारा जारी वैमानिक उत्पाद के पूरक टाइप प्रमाणपत्र को स्वीकार कर सकते हैं जब –

(क) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप में आवेदन प्रस्तुत किया जाता है तथा उसमें ऐसे विवरण, दस्तावेज या साक्ष्य दिए जाते हैं, तथा इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित शुल्क भी दिया जाता है; और

(ख) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट उड़नयोग्यता अपेक्षाओंको पूरा करता है।

34. वायुयान के लिए डिजाइन की स्वीकृति.– नियम 27 से 33 में किसी बात के होते हुए भी, महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुसार मूल्यांकन करने के पश्चात तथा इस बात से संतुष्ट होने पर कि वायुयान सुरक्षित प्रचालन की स्थिति में है, महानिदेशक किसी वायुयान के डिजाइन को स्वीकार कर सकते हैं।

35. उड़नयोग्यता निर्देश.– (1) महानिदेशक किसी वैमानिक उत्पाद के संबंध में उड़नयोग्यता निर्देश के रूप में निर्देश जारी कर सकता है जिसके लिए टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र महानिदेशक द्वारा जारी, स्वीकार या मान्य किया गया है, जब-

(क) उत्पाद असुरक्षित स्थिति में है; और

(ख) यह स्थिति समान प्रकार के डिजाइन वाले अन्य उत्पादों में भी विद्यमान होने या विकसित होने की संभावना है।

(2) उप-नियम (1) के अधीन उड़नयोग्यता निर्देश, मसौदा नागरिक वायुयानन महानिदेशालय की वेबसाइट पर तीस दिन की अवधि के लिए रखने के पश्चात जारी किया जाएगा, ताकि उससे प्रभावित होने वाले सभी व्यक्तियों से आपत्तियां और सुझाव आमंत्रित किए जा सकें:

परंतु यह महानिदेशक लोकहित में और लिखित आदेश द्वारा, ऐसी आपत्तियां और सुझाव आमंत्रित करने के उड़नयोग्यता निर्देश को समाप्त कर सकते हैं या ऐसी आपत्तियां और सुझाव प्रस्तुत करने की अवधि को कम कर सकते हैं।

36. विशेष शर्त.– (1) महानिदेशक विशेष शर्त के रूप में निर्देश जारी कर सकते हैं, जब उन्हें पता चले कि किसी वैमानिक उत्पाद डिजाइन के लिए उड़नयोग्यता अपेक्षाओं में, नवीन या असामान्य डिजाइन विशेषता के कारण, पर्याप्त या उचित सुरक्षा मानक शामिल नहीं हैं।

(2) उप-नियम (1) के अधीन विशेष शर्त, मसौदा नागर विमानन महानिदेशालय की वेबसाइट पर तीस दिन की अवधि के लिए रखने के पश्चात जारी किया जाएगा, ताकि उससे प्रभावित होने वाले सभी व्यक्तियों से आपत्तियां और सुझाव आमंत्रित किए जा सकें:

परंतु यह महानिदेशक लोकहित में तथा लिखित आदेश द्वारा ऐसी आपत्तियां और सुझाव आमंत्रित करने की विशेष शर्त को समाप्त कर सकते हैं या ऐसी आपत्तियां और सुझाव प्रस्तुत करने की अवधि को कम कर सकते हैं।

37. वायुयान घटकों का विनियमन एवं नियंत्रण — (1) नियम 27 से 33 के अंतर्गत न आने वाले वायुयान घटक महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट तकनीकी मानक के अनुरूप होगा।

(2) तकनीकी मानक उप-नियम (1) के अधीन मसौदा नागर विमानन महानिदेशालय की वेबसाइट पर तीस दिन की अवधि के लिए रखने के पश्चात भारतीय तकनीकी मानक आदेश (आईटीएसओ) के रूप में जारी किया जाएगा, ताकि उससे प्रभावित होने वाले सभी व्यक्तियों से आपत्तियां और सुझाव आमंत्रित किए जा सकें:

परंतु यह महानिदेशक सार्वजनिक हित में और लिखित आदेश द्वारा आईटीएसओ को ऐसी आपत्तियां और सुझाव आमंत्रित करने से छूट दे सकते हैं या ऐसी आपत्तियां और सुझाव प्रस्तुत करने की अवधि कम कर सकते हैं।

38. वायुयान घटक के डिजाइन और विनिर्माण के लिए प्राधिकरण — महानिदेशक वायुयान घटकों के डिजाइन और विनिर्माण के लिए प्राधिकरण जारी कर सकते हैं, जब -

(क) आवेदन पत्र इस प्रकार प्रस्तुत किया जाता है और उसमें ऐसे विवरण या दस्तावेज या साक्ष्य शामिल होते हैं महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट शुल्क तथा इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित शुल्क; तथा

(ख) वायुयान घटक उड़न योग्यता को पूरा करता है महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट आवश्यकताएं

(ख) उड़नयोग्यता

39. पंजीकरण प्रमाणपत्र — (1) भारत में वायुयान का पंजीकरण करने तथा पंजीकरण प्रमाणपत्र प्रदान करने के लिए अधिकृत प्राधिकारी केन्द्रीय सरकार होगी। पंजीकरण प्रमाणपत्र में निम्नलिखित विवरण शामिल होंगे, अर्थात्

इन नियमों के अंतर्गत विनिर्दिष्ट राष्ट्रीयता और पंजीकरण चिह्न, वायुयान का निर्माता और निर्माता का पदनाम, वायुयान क्रम संख्या, निर्माण का वर्ष, प्रमाणपत्र धारक का नाम और पता, स्वामी का नाम और संपर्क जानकारी, यदि वह प्रमाणपत्र धारक से भिन्न हो, पंजीकरण की तारीख और ऐसे पंजीकरण की विधिमान्यता की अवधि: परंतु यह कि पट्टे पर दिए गए वायुयान के मामले में, पंजीकरण प्रमाणपत्र में पट्टे की विधिमान्यता तथा पट्टाकर्ता और पट्टाधारक के नाम, राष्ट्रीयता और पते भी शामिल होंगे।

(2) केन्द्रीय सरकार, समय-समय पर जारी किए गए सामान्य या विशेष आदेश द्वारा, वायुयान के पंजीकरण की विधिमान्यता की अवधि विनिर्दिष्ट कर सकेगी।

(3) केन्द्रीय सरकार, इन नियमों के अधीन निर्धारित शुल्क के साथ आवेदन प्राप्त होने पर, पंजीकरण चिह्न को एक वर्ष की अवधि के लिए आरक्षित रख सकेगी, जिसे एक बार में एक वर्ष के लिए और बढ़ाया जा सकेगा।

(4) भारत में किसी वायुयान को निम्नलिखित श्रेणियों में से किसी एक में रजिस्ट्रीकृत किया जा सकेगा, अर्थात्:-

(क) श्रेणी ए जहां वायुयान पूर्णतः स्वामित्व में है

(i) भारत के नागरिकों द्वारा; या

(ii) किसी कंपनी या संस्था द्वारा जो भारत में रजिस्ट्रीकृत है तथा जिसका मुख्य कारबार स्थान भारत में है; या

(iii) किसी कंपनी या अंतरराष्ट्रीय वित्तीय सेवा केंद्र (आईएफएससी) के साथ रजिस्ट्रीकृत इकाई द्वारा वायुयान पट्टे पर लेने और भारत में कारबार करने के लिए; या

(iv) केन्द्र सरकार या किसी राज्य सरकार या उक्त सरकारों में से किसी के स्वामित्व या नियंत्रण वाली किसी कंपनी या संस्था द्वारा;

(v) किसी कंपनी या किसी भारत के अलावा अन्यत्र रजिस्ट्रीकृत इकाई :

परंतु यह कि ऐसी कंपनी या संस्था ने उक्त वायुयान को उप-अनुभाग (i), उप-अनुभाग (ii), उप-अनुभाग (iii) या उप-अनुभाग (iv) में उल्लिखित किसी व्यक्ति को पट्टे पर दिया हो; और

(ख) श्रेणी बी जहां वायुयान पूर्णतः स्वामित्व में है-

(i) भारत में निवास करने वाले या भारत में कारोबार करने वाले व्यक्तियों द्वारा, जो भारत के नागरिक नहीं हैं, या

(ii) भारत के अलावा अन्यत्र रजिस्ट्रीकृत तथा भारत में कारोबार करने वाली किसी कंपनी या संस्था द्वारा:

(5) ऐसा कोई वायुयान, जिसके संबंध में उप-नियम (4) में अपेक्षित शर्तें पूरी नहीं होती हैं, या जो किसी अन्य देश में पहले से ही विधिमान्य रूप से रजिस्ट्रीकृत है, भारत में रजिस्ट्रीकृत नहीं किया जाएगा।

(6) ऐसे मामले में जहां किसी वायुयान का सामान्य स्टेशन और उसका सामान्य प्रचालन क्षेत्र भारत में स्थित नहीं है, वहां केन्द्रीय सरकार, यथास्थिति, भारत में वायुयान के रजिस्ट्रीकरण के लिए आवेदन स्वीकार करने से इंकार कर सकेगी या वायुयान को भारत में रजिस्ट्रीकृत रहने की अनुज्ञा दे सकेगी, यदि उसकी राय में वायुयान को किसी अन्य देश में अधिक उपयुक्त रूप से रजिस्ट्रीकृत किया जा सकता है।

(7) किसी विशिष्ट मामले में, केन्द्रीय सरकार भारत में किसी वायुयान को रजिस्टर करने से इंकार कर सकेगी, यदि मामले की परिस्थितियों में उसे यह प्रतीत हो कि लोकहित में वायुयान को इस प्रकार रजिस्टर किया जाना अनुचित है।

40. पंजीकरण प्रमाणपत्र के लिए आवेदन .— (1) पंजीकरण प्रमाणपत्र के लिए प्रत्येक आवेदन महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप में होगा तथा उसमें वायुयान और उसके स्वामित्व से संबंधित ऐसे विवरण होंगे, जो इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित शुल्क सहित होंगे।

(2) भारत में आयातित वायुयान के मामले में, सीमाशुल्क विभाग से प्राप्त एक प्रवेश पत्र जिसमें यह कहा गया हो कि उसके संबंध में देय शुल्क का भुगतान कर दिया गया है और वायुयान का प्रकार और निर्माता की क्रम संख्या बताई गई हो, और यदि वायुयान अन्यत्र रजिस्ट्रीकृत किया गया हो तो उसके पंजीकरण चिह्नों का भी उल्लेख हो।

41. अस्थायी पंजीकरण प्रमाणपत्र — जब किसी वायुयान को भारत में आयात करने से पहले उसके पंजीकरण के लिए आवेदन किया जाता है, तो वायुयान को वैमानिक से आयात करने के प्रयोजन के लिए, उप-नियम (5) की शर्तों के अधीन रहते हुए, पंजीकरण का अस्थायी प्रमाणपत्र जारी किया जा सकता है। नियम 39 के उप-नियम (1) का अनुपालन करने वाले वायुयान के स्वामी को केन्द्रीय सरकार द्वारा पंजीकरण प्रमाणपत्र प्रदान किया जाएगा। ऐसा अस्थायी प्रमाणपत्र केवल भारत में सीमा शुल्क विमानक्षेत्र पर वायुयान के प्रथम बार उतरने तक विधिमान्य होगा, जिसके पश्चात प्रमाणपत्र पायलट या अन्य प्रभारी व्यक्ति द्वारा महानिदेशक को सौंपा जाएगा। तत्पश्चात, वायुयान के

स्वामी द्वारा या उसकी ओर से नियम 40 के उप-नियम (2) में उल्लिखित प्रमाणपत्र प्रस्तुत करने पर केन्द्रीय सरकार द्वारा पंजीकरण प्रमाणपत्र प्रदान किया जा सकेगा।

42. मालिक या पट्टादाता में परिवर्तन — किसी रजिस्ट्रीकृत वायुयान के मालिक या पट्टादाता में किसी भी परिवर्तन की स्थिति में -

(क) वायुयान का रजिस्ट्रीकृत स्वामी या पट्टाकर्ता, जैसा भी मामला हो, ऐसे परिवर्तन की सूचना महानिदेशक को तत्काल देगा ;

(ख) कोई भी व्यक्ति, कंपनी या संस्था जो भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी वायुयान का मालिक या पट्टाकर्ता बन जाता है (जिसे इसके बाद नया मालिक या पट्टाकर्ता कहा जाएगा) महानिदेशक को वायुयान के अपने स्वामित्व या पट्टे के तथ्य के बारे में लिखित रूप में तुरंत सूचित करेगा, जैसा भी मामला हो, और पंजीकरण प्रमाणपत्र के लिए आवेदन कर सकता है ; ऐसा आवेदन ऐसे प्रारूप में किया जाएगा और उसमें महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट विवरण शामिल होंगे। जब तक ऐसा आवेदन नहीं किया जाता है और पंजीकरण प्रमाणपत्र प्रदान नहीं किया जाता है, तब तक किसी भी व्यक्ति के लिए महानिदेशक की लिखित अनुमति के अनुसार और उसके अधीन रहते हुए ऐसे वायुयान को उड़ाना या उड़ाने में सहायता करना विधिमान्य नहीं होगा;

(ग) पंजीकरण और उसका प्रमाणपत्र तब तक विधिमान्य रहेगा जब तक कि महानिदेशक द्वारा पंजीकरण और प्रमाणपत्र रद्द नहीं कर दिया जाता।

43 पंजीकरण प्रमाणपत्र में परिवर्तन— भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी वायुयान के पंजीकरण प्रमाणपत्र के विवरण में नियम 42 के अंतर्गत दिए गए विवरण के अलावा किसी परिवर्तन की स्थिति में, ऐसे परिवर्तनों के लिए प्रमाणपत्र धारक द्वारा महानिदेशक को उसके द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप और तरीके से इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित शुल्क के साथ आवेदन किया जाएगा।

44. पंजीकरण प्रमाणपत्र को रद्द करना या उसका पंजीकरण रद्द करना— (1) भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी वायुयान का पंजीकरण केन्द्रीय सरकार द्वारा किसी भी समय रद्द किया जा सकेगा, यदि उसका यह समाधान हो जाए कि-

- (i) ऐसे पंजीकरण नियम 39 के उप-नियम (4) के प्रावधानों के अनुरूप नहीं है ; या
- (ii) पंजीकरण गलत सूचना देकर प्राप्त किया गया है; या
- (iii) वायुयान के संबंध में उड़नयोग्यता का विशेष प्रमाणपत्र या उड़नयोग्यता समीक्षा प्रमाणपत्र पांच वर्ष या उससे अधिक समय के लिए समाप्त हो गया है; या
- (iv) वायुयान नष्ट कर दिया गया हो या उसे स्थायी रूप से उपयोग से हटा दिया गया हो; या
- (v) सार्वजनिक हित में यह अनुचित है कि वायुयान भारत में रजिस्ट्रीकृत रहे।

(2) भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी वायुयान का पंजीकरण प्रमाणपत्र, जिस पर केपटाउन अभिसमय और केपटाउन प्रोटोकॉल के प्रावधान लागू होते हैं, केन्द्रीय सरकार द्वारा वायुयान के प्रचालक या किसी अन्य व्यक्ति से सहमति या

कोई दस्तावेज मांगे बिना, पांच कार्य दिवसों के भीतर रद्द किया जा सकता है, यदि आईडीईआरए धारक से निम्नलिखित के साथ आवेदन प्राप्त होता है:—

(i) महानिदेशक के पास दर्ज आईडीईआरए की मूल या नोटरीकृत प्रतिलिपि; और

(ii) वायुयान में प्राथमिकता क्रम में आने वाले सभी रजिस्ट्रीकृत हितों के संबंध में अंतरराष्ट्रीय रजिस्ट्री से एक प्राथमिकता खोज रिपोर्ट, साथ ही आईडीईआरए धारक से एक प्रमाण पत्र कि प्राथमिकता खोज रिपोर्ट में आईडीईआरए धारक की तुलना में प्राथमिकता क्रम में आने वाले सभी रजिस्ट्रीकृत हितों को समाप्त कर दिया गया है या ऐसे हितों के धारकों ने वायुयान के पंजीकरण रद्द करने और निर्यात के लिए सहमति दे दी है :

परंतु यह कि वायुयान का ऐसा पंजीकरण रद्द करने से केन्द्रीय सरकार या उसकी किसी इकाई या किसी अंतर-सरकारी संगठन, जिसका भारत सदस्य है, या भारत में सार्वजनिक सेवाओं के अन्य निजी प्रदाता के, अपने कानूनों के तहत किसी वायुयान वस्तु को भारत सरकार, किसी ऐसी इकाई, संगठन या प्रदाता को देय राशि के भुगतान के लिए गिरफ्तार करने, रोकने या कुर्क करने या बेचने के अधिकार पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, जो उस वस्तु के संबंध में ऐसे वायुयान द्वारा प्रदान की गई सेवाओं से सीधे संबंधित है।

स्पष्टीकरण.— इस उप-नियम के प्रयोजन के लिए, “अंतरराष्ट्रीय रजिस्ट्री” से केपटाउन अभिसमय के अनुच्छेद 16 के अंतर्गत स्थापित रजिस्ट्री अभिप्रेत है।

(3) भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी वायुयान को केन्द्रीय सरकार द्वारा अरजिस्ट्रीकृत किया जा सकेगा यदि वह इस बात से संतुष्ट हो कि वायुयान को किसी अन्य देश में अधिक उपयुक्त रूप से रजिस्ट्रीकृत किया जा सकता है या नियम 39 के उप-नियम (4) के अनुभाग (क) के उप-अनुभाग (v) के अनुसरण में रजिस्ट्रीकृत वायुयान के संबंध में पट्टा समाप्त हो गया है या पट्टे की शर्तों के अनुसार समाप्त कर दिया गया है।

(4) उप-नियम (2) या (3) के अधीन किसी वायुयान के पंजीकरण रद्द करने के लिए प्रत्येक आवेदन महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्ररूप और तरीके में होगा तथा उसके साथ इन नियमों के अधीन निर्धारित शुल्क भी देना होगा ।

(5) विपंजीकरण प्रमाणपत्र महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप और तरीके से होगा।

45. वायुयान का निर्यात — नियम 44 के उप-नियम (2) के अंतर्गत किसी वायुयान के पंजीकरण रद्द करने के परिणामस्वरूप , यदि आईडीईआरए धारक द्वारा उसी वायुयान के निर्यात के लिए आवेदन किया जाता है, तो केन्द्रीय सरकार अतिरिक्त इंजन सहित वायुयान के निर्यात और भौतिक हस्तांतरण को सुविधाजनक बनाने के लिए कार्रवाई करेगी, यदि कोई हो, परंतु यह:-

(i) वायुयान के संबंध में बकाया राशि का भुगतान; और

(ii) संचालन की सुरक्षा से संबंधित नियमों और विनियमों का अनुपालन ।

46. वायुयान का रजिस्टर— भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयानों का रजिस्टर महानिदेशक द्वारा रखा जाएगा और उसमें रजिस्ट्रीकृत प्रमाणपत्र के संबंध में नियम 39 में उपबंधित विशिष्टियां होंगी। ऐसा रजिस्टर जनसाधारण के निरीक्षण के लिए उन समयों पर और उन शर्तों पर खुला रहेगा जो महानिदेशक विनिर्दिष्ट करें।

47. राष्ट्रीयता और रजिस्ट्रीकरण चिह्न लगाने की नीति — भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान पर लगाने वाले चिह्नों की बाबत इस नियम के निम्नलिखित उपबंध प्रभावी होंगे-

(1) वायुयान या राष्ट्रीयता चिह्न बड़े अक्षरों में रोमन लिपि में (VT) होगा और रजिष्ट्रीकरण चिह्न महानिदेशक द्वारा समनुरदिष्ट किन्ही तीन बड़े अक्षरों के समूह वाला रोमन लिपि में होगा। ये अक्षर अनलंकृत होंगे और राष्ट्रीयता चिह्न और रजिष्ट्रीकरण चिह्न के बीच एक योजक चिह्न रहेगा।

(2) राष्ट्रीयता और रजिष्ट्रीकरण चिह्न-

(क) महानिदेशक द्वारा समय-समय पर विनिर्दिष्ट रूप और रीति में वायुयान पर पेन्ट किए जाएंगे या उसपर किन्ही ऐसे साधनों से लगाए जाएंगे जिससे वैसा ही स्थायित्व सुनिश्चित किया जा सके;

(ख) वायुयान के रजिस्ट्रीकृत स्वामी के पूर्ण नाम और पते के साथ स्वामी की नाम पट्टिका पर उस प्रारूप और रीति में खुदे होंगे जो महानिदेशक समय-समय पर विनिर्दिष्ट करें; और

(ग) सदैव साफ और दृश्यमान रखे जाएंगे।

48. राज्य चिह्नों का प्रयोग— (1) इन नियमों के अधीन या महानिदेशक द्वारा अपेक्षित या अनुज्ञात के सिवाए, वायुयान के बाह्य तल के किसी भाग पर कोई विज्ञापन या चिह्न या अक्षर नहीं रहेगा।

(2) वायुयान पर उसका नाम और उसके स्वामी का नाम और संप्रतीक संप्रदर्शित किया जा सकता है, किन्तु यह तब जब कि अक्षरों और संकेतों की अस्थिति, आकार, आकृति या रंग के कारण वायुयान की राष्ट्रीयता और रजिष्ट्रीकरण चिह्न की सरलता से पहचान करने में न तो कोई व्यवधान हो और न उसमें भ्रम उत्पन्न हो।

(3) राज्य वायुयान से भिन्न अन्य वायुयान पर वह चिह्न या संकेत नहीं रहेगा जो राज्य वायुयान के प्रयोग के लिए विहित है।

(4) राष्ट्रीय ध्वज या पताकाएं वायुयान पर ऐसी रीति में संप्रदर्शित की जा सकेंगी जिससे वह सुभिन्न हों और सैनिक वायुयान द्वारा प्रयुक्त चिह्नों के साथ भ्रम उत्पन्न होने की संभाव्यता न हों।

टिप्पणी: इस नियम के प्रयोजन के लिए, वायुयान पर राष्ट्रीय ध्वज प्रदर्शित करते समय भारतीय ध्वज संहिता का पालन किया जाएगा।

49. उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र और उड़नयोग्यता समीक्षा प्रमाणपत्र जारी करना— (1) किसी वायुयान का स्वामी या प्रचालक, वायुयान के संबंध में उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र जारी करने के लिए या वायुयान के संबंध में अन्यत्र जारी उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र के सत्यापन के लिए महानिदेशक को आवेदन कर सकता है।

(2) महानिदेशक किसी वायुयान के संबंध में उड़ानअहर्ता प्रमाणपत्र या विशेष उड़ानअहर्ता प्रमाणपत्र तब जारी कर सकेगा, जब-

(क) आवेदक वायुयान की उड़नयोग्यता से संबंधित ऐसे दस्तावेज या अन्य साक्ष्य प्रस्तुत करता है, जैसा महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किया जा सकता है; और

(ख) महानिदेशक को विश्वास हो कि यह उड़ान योग्य है या सुरक्षित परिचालन की स्थिति में है:

परंतु यह कि महानिदेशक, जारी किए गए विशेष उड़ानअहर्ता प्रमाणपत्र पर ऐसी शर्तें लगा सकेगा जो वायुयान के सुरक्षित प्रचालन के लिए आवश्यक हों।

(3) महानिदेशक किसी भी आयातित वायुयान के संबंध में उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र को मान्य कर सकते हैं, यदि -

(क) जिस देश में वायुयान का निर्माण किया गया है, वहां के उड़नयोग्यता प्राधिकरण ने उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या ऐसा समतुल्य दस्तावेज जारी किया है;

(ख) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट उड़नयोग्यता अपेक्षाओं का अनुपालन किया जाता है; और

(ग) आवेदक वायुयान से संबंधित आवश्यक दस्तावेज और तकनीकी आंकड़े प्रस्तुत करेगा, जैसा कि विनिर्दिष्ट किया जाए और जैसा महानिदेशक अपेक्षा करें।

(4) उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या उड़नयोग्यता का विशेष प्रमाणपत्र महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट एक या अधिक श्रेणियों के लिए जारी या विधिमान्य किया जाएगा। वायुयान का प्रचालन उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या उड़नयोग्यता के विशेष प्रमाणपत्र में विनिर्दिष्ट उन श्रेणियों में प्रतिबंधित किया जाएगा, जो उसमें बताई गई शर्तों के अधीन हैं।

(5) इस नियम के अंतर्गत जारी किया गया उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र तब तक अविधिमान्य होगा जब तक महानिदेशक या इन नियमों के अंतर्गत अनुमोदित कोई संगठन लागू उड़नयोग्यता मानकों के अनुपालन की समीक्षा नहीं करता है और उसमें विनिर्दिष्ट अवधि के लिए विधिमान्य उड़नयोग्यता समीक्षा प्रमाणपत्र जारी नहीं करता है जिसे महानिदेशक या इन नियमों के अंतर्गत अनुमोदित कोई संगठन महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रक्रियाओं के अनुसार बढ़ा सकता है।

(6) उड़नयोग्यता का विशेष प्रमाणपत्र उस अवधि के लिए विधिमान्य होगा जो प्रमाणपत्र में विनिर्दिष्ट की जाएगी तथा महानिदेशक द्वारा समय-समय पर इसका नवीकरण किया जा सकता है।

(7) वायुयान का निरीक्षण और परीक्षण महानिदेशक या उनकी ओर से अधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा किया जाएगा, जैसा कि विनिर्दिष्ट किया गया हो।

(8) वायुयान का स्वामी या प्रचालक उप-नियम (7) के अधीन अपेक्षित निरीक्षण और परीक्षण करने के प्रयोजन के लिए सभी आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध कराएगा तथा महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट सभी व्यय वहन करेगा।

50. वायुयान का ध्वनि प्रमाण पत्र जारी करना।— (1) महानिदेशक भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी वायुयान के संबंध में ध्वनि प्रमाणपत्र जारी कर सकेगा, जब स्वामी या प्रचालक द्वारा महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप में आवेदन प्रस्तुत किया जाता है और उसमें ऐसे विवरण या दस्तावेज या साक्ष्य दिए जाते हैं, तथा इसके साथ इन नियमों के अधीन निर्धारित शुल्क भी दिया जाता है।

(2) ध्वनि प्रमाण-पत्र तब तक विधिमान्य रहेगा जब तक महानिदेशक द्वारा उसे रद्द नहीं कर दिया जाता।

51. उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या उड़नयोग्यता के विशेष प्रमाणपत्र और निरीक्षण, वायुयान के ओवरहाल के लिए आवश्यक शर्तें - (1) महानिदेशक, वायुयान की सीमाओं को ध्यान में रखते हुए, वायुयान तथा वायुयान में सवार व्यक्तियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, किसी विशेष प्रकार या श्रेणी के वायुयान के उड़ानअहर्ता प्रमाणपत्र या विशेष उड़ानअहर्ता प्रमाणपत्र के संबंध में शर्तें और मानक विनिर्दिष्ट कर सकता है।

(2) यदि किसी भी समय महानिदेशक को लगता है कि किसी वायुयान या वायुयान के प्रकार या उस वायुयान या वायुयान के प्रकार के किसी घटक या उपकरण के मरम्मत का कोई भी संशोधन, मरम्मत, प्रतिस्थापन, निरीक्षण या ओवरहाल सुरक्षा के हित में आवश्यक है, तो वह उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र के प्रभावी बने रहने की शर्त के रूप में संशोधन, मरम्मत, प्रतिस्थापन, निरीक्षण या ओवरहाल की अपेक्षा कर सकता है।

52. उपांतरण एवं मरम्मत — (1) कोई व्यक्ति किसी ऐसे वायुयान की सुरक्षा को प्रभावित करने वाला कोई उपांतरण या मरम्मत नहीं करेगा जिसके संबंध में विधिमान्य उड़ानअहर्ता प्रमाणपत्र या उड़ानअहर्ता का विशेष प्रमाणपत्र हो, जब तक कि उसे इन नियमों के अनुसरण में ऐसा करने की आवश्यकता न हो या जब तक कि उसने महानिदेशक का पूर्व अनुमोदन प्राप्त न कर लिया हो।

(2) (क) किसी वैमानिक उत्पाद के निर्माता द्वारा जारी किए गए संशोधन या वायुयान घटक जिसे महानिदेशक या अन्यत्र द्वारा प्रकार प्रमाणपत्र जारी किया गया है, को अनुमोदित संशोधन माना जा सकता है, जब तक कि महानिदेशक द्वारा अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया जाए।

(ख) महानिदेशक या अन्यत्र द्वारा प्रकार प्रमाण-पत्र के साथ जारी किए गए वैमानिक उत्पाद या वायुयान घटक के निर्माता द्वारा जारी मरम्मत योजनाएं और मानक वैमानिक इंजीनियरिंग अभ्यास के अनुसार की गई अन्य मरम्मत को अनुमोदित माना जा सकता है जब तक कि महानिदेशक द्वारा अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया जाए।

(3) महानिदेशक किसी वैमानिक उत्पाद या वायुयान घटक की उप-नियम (2) में विनिर्दिष्ट मरम्मत या परिवर्तन के अलावा अन्य मरम्मत या परिवर्तन के लिए अनुमोदन दे सकते हैं, जहां स्वामी या प्रचालक अपेक्षित परिवर्तन या मरम्मत तथा वायुयान की उड़ानअहर्ता पर उसके प्रभाव से संबंधित ऐसे साक्ष्य प्रस्तुत करता है, जैसा महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किया गया हो।

(4) महानिदेशक द्वारा एक वैमानिक उत्पाद या वायुयान घटक के लिए अनुमोदित संशोधनों को उसी प्रकार के अन्य उत्पादों में शामिल किया जा सकता है, परंतु यह कि यह अनुमोदन की शर्तों के अंतर्गत हो।

(5) (क) जब किसी वायुयान को किसी बड़ी क्षति या बड़ी खराबी के बाद संशोधित या मरम्मत किया गया हो, तो वायुयान को तब तक नहीं उड़ाया जाएगा जब तक कि उपयुक्त रूप से अनुज्ञप्ति प्राप्त इंजीनियर या प्राधिकृत व्यक्ति महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से यह प्रमाणित न कर दे कि वायुयान प्रयोग या परीक्षण के उद्देश्य से उड़ाने के लिए सुरक्षित स्थिति में है।

(ख) जब किसी वायुयान के घटक को संशोधित या मरम्मत किया जाना हो, तो उसे तब तक जारी नहीं किया जाएगा जब तक कि उसे उचित रूप से अनुज्ञप्ति प्राप्त इंजीनियर या महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किसी प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा प्रमाणित न कर दिया जाए।

(6) उपरोक्त उप-नियमों में विनिर्दिष्ट प्रमाण-पत्र और उसकी प्रतियों के वितरण का स्वरूप और तरीका तथा उनका संरक्षण महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाएगा।

(7) पूर्ववर्ती उप-नियमों के अनुसरण में प्रमाणपत्र तब तक जारी नहीं किया जाएगा जब तक कि सामग्री, भाग, विधि ऐसे डिजाइन, रेखाचित्र, विनिर्देशों या निर्देशों का अनुपालन न करें जो निर्माताओं द्वारा जारी किए जा सकते हैं या जिन्हें महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट या अनुमोदित किया जा सकता है। विधि और कर्मकारिता मानक वैमानिक अभ्यास के अनुसार होगी या महानिदेशक द्वारा अनुमोदित की जा सकती है।

53. वायुयान की सामग्री, संक्रियाओं और पुर्जों (पार्ट) का उपयोग और कालिक ओवरहालिंग — (1) ऐसे प्रत्येक वायुयान का, जिसके पास इन नियमों के अधीन उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र होना अपेक्षित है और ऐसे प्रत्येक वायुयान संघटक का कालिक निरीक्षण किया जाएगा, ओवरहालिंग की जाएगी और विहित उड़ान काल या कैलेंडर काल की समाप्ति पर या किन्हीं अन्य अनुबद्ध शर्तों के आधार पर उन्हें अनुमोदित अनुरक्षण अनुसूचियों या अनुमोदित अनुरक्षण पद्धति के अनुसार प्रमाणित किया जाएगा। ऐसे निरीक्षण और प्रमाणन को समुचित रूप से अनुज्ञप्त इंजीनियरों या प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा जैसे महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किए जाएं, प्रभावी किया जाएगा।

(2) उप-नियम (1) के अनुसरण में जारी किया जाने वाला प्रमाणपत्र तब तक जारी नहीं किया जाएगा जब तक कि सामग्री, प्रक्रिया, पुर्जे, ढंग, ऐसी परिकल्पना, रेखाचित्रों, विनिर्देशों या अनुदेशों के अनुपालन में न हों जो विनिर्माताओं द्वारा विनिर्दिष्ट या अनुमोदित हों। ढंग या कर्मकारिता मानक वैमानिक पद्धति के अनुसार महानिदेशक द्वारा अनुमोदित होगी।

(3) पूर्वगामी उपबंधों के होते हुए भी, महानिदेशक, साधारण या विशेष लिखित आदेश द्वारा, किसी व्यक्ति या व्यक्तियों के वर्ग को पूर्वगामी उपनियमों के प्रवर्तन से या तो पूर्णता या भागतः, ऐसी शर्तों के अधीन, यदि कोई हों, जैसी ऐसे आदेश में विनिर्दिष्ट की जाएं, छूट दे सकेगा।

54. प्रमाणित करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति — इन नियमों के भाग III और VII के अधीन अपेक्षित प्रमाणन पर, समुचित रूप से अनुज्ञप्ति प्राप्त इंजीनियरों या अनुज्ञप्ति या प्राधिकरण की शर्तों और निबंधनों के अंतर्गत योग्य प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे, जैसा भी मामला हो, विनिर्माण, प्रक्रिया, संशोधन, मरम्मत, प्रतिस्थापन, ओवरहाल या अनुरक्षण करने या उसका निरीक्षण करने के लिए जिससे प्रमाणपत्र संबंधित है या किसी अनुमोदित व्यक्ति द्वारा या महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट मानदंड के अनुसार किसी अनुमोदित संगठन से प्रमाणन के लिए लिखित प्राधिकरण रखने वाले व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा और प्रमाणपत्र पर प्राधिकरण के अनुसार हस्ताक्षर किए जाएंगे।

55. भारत के बाहर परिचालन करने वाले भारतीय वायुयान — जहां भारत में रजिस्ट्रीकृत कोई वायुयान भारत से बाहर किसी देश में प्रचालन कर रहा हो, वहां वायुयान या उसके किसी घटक या उपकरण को निम्नलिखित के पर्यवेक्षण में या उनके द्वारा प्रमाणित किए जाने के अलावा संशोधित, मरम्मत, प्रतिस्थापित, निरीक्षण या ओवरहाल नहीं किया जाएगा-

(क) संविदाकारी राज्य के मामले में, ऐसा व्यक्ति जिसे अभिसमय के अनुसरण में अपनाई गई न्यूनतम अपेक्षाओं के अनुसार संविदाकारी राज्य के समुचित प्राधिकारी द्वारा इस प्रयोजन के लिए अनुमोदित किया गया हो तथा जिसे महानिदेशक द्वारा इस प्रयोजन के लिए पर्याप्त माना गया हो;

(ख) संविदाकारी राज्य के अलावा किसी अन्य देश के मामले में, ऐसा व्यक्ति जिसके पास ऐसी अहर्ताएं हों जिन्हें महानिदेशक द्वारा इस प्रयोजन के लिए पर्याप्त माना गया हो।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अधीन आने वाला विदेश में रजिस्ट्रीकृत वायुयान भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान के रूप में समझा जाएगा और नियम 1 के उप-नियम (5) के अधीन आने वाला भारतीय रजिस्ट्रीकृत वायुयान ऐसे वायुयान के रूप में समझा जाएगा जो भारत में रजिस्ट्रीकृत नहीं है।

56. उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र का निलंबन या रद्दीकरण और निरन्तर विधिमान्यता — (1) किसी वायुयान का उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र तब निलंबित हुआ समझा जाएगा जब -

(क) वायुयान उस को लागू प्रचालन, अनुरक्षण, उपान्तरण, मरम्मत, प्रतिस्थापन, ओवरहालिंग, प्रक्रिया या निरीक्षण के संबंध में इन नियमों की अपेक्षाओं का अनुपालन करना समाप्त कर देता है या उनका अनुपालन करने में असफल रहता है; या

(ख) वायुयान को इन नियमों के उपबंधों के अनुसार से अन्यथा उपान्तरित किया जाता है या उसकी मरम्मत की जाती है; या

(ग) वायुयान में कोई बड़ा नुकसान हो जाता है ; या

(घ) वायुयान में कोई बड़ा दोष उत्पन्न हो जाता है जिससे वायुयान की पश्चातवर्ती उड़ानों की उसके अधिभोगियों की सुरक्षा प्रभावित हो सकती है।

(2) यदि, किसी समय, महानिदेशक का समाधान हो जाता है कि वायुयान की सुरक्षा के संबंध में या उस प्रकार की सुरक्षा के संबंध, जिस प्रकार का वायुयान है, युक्तियुक्त संदेह है कि -

(क) वायुयान के संबंध में उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र को निलंबित या रद्द कर सकेगा; या

(ख) वायुयान या वायुयान संघटक या उस वायुयान के उपस्कर की किसी चीज के बारे में अपेक्षा कर सकेगा कि उसका ऐसा उपान्तरण, मरम्मत, प्रतिस्थापन, ओवरहालिंग, निरीक्षण जिसमें उड़ान परिक्षण एवं परिक्षाएं भी हैं, ऐसे

अनुमोदित व्यक्ति के परिवेक्षण में, जो महानिदेशक विनिर्दिष्ट करें, की जाए और यह बात उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र के प्रवृत्त बने रहने की शर्त के रूप में होगी।

(3) उप-नियम (4) के अधीन रहते हुए, किसी वायुयान को किसी ऐसी अवधि के दौरान जिसमें उसका उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र निलंबित रहता है या निलंबित समझा जाता है, नहीं उड़ाया जाएगा।

(4) जहां वायुयान का उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र निलंबित किया जाता है या निलंबित समझा जाता है, वहां महानिदेशक, वायुयान के स्वामी या प्रचालक के आवेदन पर, नियम 57 के अधीन विशेष उड़ान परमिट जारी कर सकता है।

57. विशेष उड़ान परमिट जारी करना — (1) महानिदेशक विशेष उड़ान परमिट जारी कर सकते हैं, जब कोई वायुयान उड़नयोग्यता अपेक्षाओं के पूर्णतया अनुरूप न हो, लेकिन विशेष उड़ान परमिट में विनिर्दिष्ट शर्तों के अधीन सुरक्षित परिचालन की स्थिति में हो।

(2) किसी वायुयान का स्वामी या प्रचालक महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किसी भी प्रयोजन के लिए वायुयान के संबंध में विशेष उड़ान परमिट जारी करने के लिए महानिदेशक को आवेदन कर सकता है।

(3) महानिदेशक किसी वायुयान के संबंध में विशेष उड़ान परमिट जारी कर सकते हैं, जब -

(क) आवेदक ऐसे दस्तावेज प्रस्तुत करता है, जो महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किए जाएं; तथा

(ख) महानिदेशक इस बात से संतुष्ट हैं कि वायुयान सुरक्षित परिचालन की स्थिति में है।

58. उपकरण और उपस्कर — (1) प्रत्येक वायुयान में ऐसे उपकरण और उपस्कर, जिसमें रेडियो साधित्र और विशेष उपस्कर भी हैं, लगे होंगे और वह उनसे सज्जित होगा, जो उसके उपयोग और परिस्थितियों जिसके अधीन उड़ान की जा सकती है महानिदेशक के अनुसार विनिर्दिष्ट हों।

(2) ऐसे उपकरण और उपस्कर अनुमोदित प्रकार के होंगे और अनुमोदित रीति प्रतिष्ठापित किए जाएंगे और सेवा योग्य स्थिति में रखे जाएंगे।

59. वायुयान जिसके लिए रेडियो उपकरण बाध्यकारी है — (1) भारत में रजिस्ट्रीकृत सभी विमानों को, जिन्हें वीएफआर/आईएफआर शर्तों के अनुसार संचालित किया जाना आवश्यक है, संचार उपकरण प्रदान किए जाएंगे जो उचित प्राधिकारी द्वारा निर्धारित उन वैमानिक स्टेशनों और उन आवृत्तियों पर हर समय दो-तरफ़ा संचार करने में सक्षम हैं। इस प्रकार प्रदान किए गए संचार उपकरण वायुयान के निर्माण के देश के उड़नयोग्यता प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और महानिदेशक को स्वीकार्य प्रकार के होने चाहिए।

(2) वायुयान को दिक्चालन उपकरण उपलब्ध कराया जाएगा जो उसे आगे बढ़ने में सक्षम बनाएगा:-

(क) उड़ान योजना के अनुसार; और

(ख) वायु यातायात सेवाओं की आवश्यकता के अनुसार, सिवाय इसके कि, यदि समुचित प्राधिकारी द्वारा ऐसा प्रतिबन्ध न लगाया गया हो, दृश्य उड़ान नियमों के अंतर्गत उड़ानों के लिए दिक्चालन कम से कम प्रत्येक 110 कि.मी. (60 समुद्री मील) पर स्थलों के दृश्य संदर्भ द्वारा पूरा किया जाता है।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अधीन आने वाला विदेश में रजिस्ट्रीकृत वायुयान भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान के रूप में समझा जाएगा और नियम 1 के उप-नियम (5) के अधीन आने वाला भारतीय रजिस्ट्रीकृत वायुयान ऐसे वायुयान के रूप में समझा जाएगा जो भारत में रजिस्ट्रीकृत नहीं है।

60. वायुयान का मोड-एस पता जारी करना .— महानिदेशक, मोड-एस ट्रांसपोर्ट से सुसज्जित और भारत में रजिस्ट्रीकृत या रजिस्ट्रीकृत होने वाले वायुयान के संबंध में मोड-एस पता जारी कर सकते हैं, जब स्वामी द्वारा प्रारूप में आवेदन प्रस्तुत किया जाता है और उसमें महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट ऐसे विवरण, दस्तावेज या साक्ष्य होते हैं, तथा इन नियमों के अधीन निर्धारित शुल्क भी दिया जाता है।

61. वजन और तुलन— (1) प्रत्येक वायुयान का वजन किया जाएगा और उसे समुचित रूप से अंकित किया जाएगा और उसका गुरुत्वाकर्षण बिंदु निश्चित किया जाएगा। अपेक्षित समाकृति या समाकृतियों से संबंधित गुरुत्वाकर्षण स्थिति या स्थितियों के प्रगणित केन्द्र दर्शित करने वाली वजन अनुसूची और लदान विवरणी वायुयान पर, ऐसी शर्तों से अधीन महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट की जाएं, सम्प्रदर्शित की जाएंगी और ले जाई जाएंगी।

(2) (क) वायुयान उस अधिकतम अनुज्ञेय वजन से अधिक वजन के साथ उड़ान भरने या उतरने का प्रयत्न नहीं करेगा जो उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र में विनिर्दिष्ट हैं या जो महानिदेशक द्वारा प्राधिकृत हैं।

(ख) पूर्ण उड़ान में, जिसमें उड़ान भरना और अवतरण सम्मिलित हैं, वायुयान का भार ऐसे वितरित किया जाएगा कि वायुयान का गुरुत्वाकर्षण केन्द्र की स्थिति महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट या अनुमोदित सीमाओं के अंतर्गत रहे:

परंतु महानिदेशक, लिखित विशेष आदेश और ऐसी शर्तों के अधीन जैसी उस आदेश में विनिर्दिष्ट की जाए इस नियम के प्रवर्तन से किसी वायुयान को छूट दे सकेगा।

62. त्रुटियां और त्रुटिपूर्ण पुर्जे — (1) भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी वायुयान में कोई बड़ा दोष या उसको कोई बड़ा नुकसान हो जाने की रिपोर्ट ऐसी रीति से की जाएगी जो महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट की जाए।

(2) जब वायुयान के किसी भाग का दोषपूर्ण होने का पता लगे या दोषपूर्ण होने का संदेह है तो महानिदेशक, अपने द्वारा इस बाबत प्राधिकृत किसी व्यक्ति या संस्था को, परिक्षा की जाने के लिए उसका परिदत्त किए जाने की अपेक्षा कर सकेगा।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अधीन आने वाला विदेश में रजिस्ट्रीकृत वायुयान भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान के रूप में समझा जाएगा और नियम 1 के उप-नियम (5) के अधीन आने वाला भारतीय रजिस्ट्रीकृत वायुयान ऐसे वायुयान के रूप में समझा जाएगा जो भारत में रजिस्ट्रीकृत नहीं है।

63. विदेशी वायुयान में दोष— (1) जब भारत के बाहर रजिस्ट्रीकृत किसी वायुयान के भारतीय राज्य क्षेत्र में होने के दौरान कोई बड़ा नुकसान हो जाए या उसमें कोई बड़ा दोष आ जाए, तो महानिदेशक यह तथ्य अभिनिश्चित हो जाने पर वायुयान को उड़ने से प्रतिषिद्ध कर सकेगा।

(2) जहां उप-नियम (1) के अनुसरण में महानिदेशक किसी वायुयान को उड़ने से प्रतिषिद्ध करता है, वहां वह वायुयान के रजिष्ट्रीकरण के देश के समुचित प्राधिकारी को उस कार्रवाई की सूचना देगा जो उसने की है और सहन किए गए नुकसान या पाए गए दोष की सूचना भी देगा।

(3) उप-नियम (1) के अनुसरण में अधिरूपित प्रतिषेध तब तक नहीं हटाया जाएगा जब तक कि वायुयान के रजिष्ट्रीकरण के देश का समुचित प्राधिकारी महानिदेशक को यह सूचना नहीं दे देता कि—

(क) सहन किया गया या अभिनिश्चित किया गया नुकसान या दोष दूर कर दिया गया है;

(ख) सहन किया गया नुकसान या पाया गया या अभिनिश्चित किया गया दोष ऐसी प्रकृति का नहीं है जो अभिसमय के अनुसरण में अंगीकृत की गई सुरक्षा की न्यूनतम अपेक्षाओं को निवारित कर सकें; या

(ग) किसी विशिष्ट मामले की परिस्थितियों में, वायुयान को यात्रियों के बिना उस स्थान के लिए उड़ान भरने की अनुज्ञा दी जानी चाहिए जहां वह उड़नयोग्यता की स्थिति में लाया जा सकता है।

(4) उप-नियम (1) के अनुसरण में अधिरोपित प्रतिषेध को हटाने में महानिदेशक वायुयान के प्रचालन पर ऐसी शर्तें अधिरोपित कर सकेगा, जो वायुयान के रजिष्ट्रीकरण के देश के समुचित प्राधिकारी द्वारा उसे अधिसूचित की जाएं।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अधीन आने वाला विदेश में रजिस्ट्रीकृत वायुयान भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान के रूप में समझा जाएगा और नियम 1 के उप-नियम (5) के अधीन आने वाला भारतीय रजिस्ट्रीकृत वायुयान ऐसे वायुयान के रूप में समझा जाएगा जो भारत में रजिस्ट्रीकृत नहीं है।

64. अनुरक्षण मानक और प्रमाणन— (1) (क) महानिदेशक किसी भी वायुयान, वायुयान घटक और उपकरण मद के संबंध में वायुयान की निरंतर उड़ानअहर्ता और उसके अनुरक्षण के लिए मानक और शर्तें विनिर्दिष्ट कर सकेगा।

(ख) महानिदेशक अनुरक्षण अपेक्षाओं को अधिसूचित करेगा और अनुरक्षण प्रणाली को निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए अनुमोदित करेगा—

(i) वायुयान की निरंतर उड़नयोग्यता और आवश्यक अनुरक्षण सुविधाएं;

(ii) उड़ान समय, कैलेंडर समय या किसी अन्य आधार पर अवधि, जो निरीक्षण, परीक्षण, या ओवरहाल या किसी अन्य अनुरक्षण कार्य के बीच सुरक्षा के साथ बीत सकती है;

(iii) अनुरक्षण के संबंध में रखे गए अभिलेखों की विषय-वस्तु और संरक्षण की अवधि।

(iv) परिचालन का प्रकार जिसमें वायुयान लगा हुआ है;

(v) धूल, नमकीन हवा की जलवायु परिस्थितियाँ या अन्य कारक तथा उड़ान मार्ग या प्रयुक्त आधार जैसी कोई भी परिस्थितियाँ जिनका उड़नयोग्यता पर प्रभाव पड़ सकता है; तथा

(vi) कोई अन्य संबंधित प्रतिफल।

(2) कोई भी वायुयान तब तक नहीं उड़ाया जाएगा जब तक कि-

(क) इसे महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट ऐसी अपेक्षाओं के अनुसार बनाए रखा गया है;

(ख) नियम 85 के तहत अनुज्ञप्ति प्राप्त या अधिकृत व्यक्ति द्वारा या उसके पर्यवेक्षण में किया गया है, या महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट मानदंड के अनुसार अनुमोदित अनुरक्षण संगठन द्वारा लिखित रूप से अधिकृत किया गया है; और

(ग) किए गए सभी अनुरक्षण को महानिदेशक द्वारा निर्धारित 'प्रमाणपत्र' के माध्यम से विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर उचित रूप से अनुज्ञप्ति प्राप्त इंजीनियरों या अधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रमाणित किया गया है।

(3) प्रमाणपत्र की विषय-वस्तु, स्वरूप, अवधि या विधिमान्यता, संरक्षण ऐसे स्वरूप और तरीके से होगा जैसा महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाएगा।

(4) कोई भी वायुयान उड़ान शुरू नहीं करेगा यदि इस नियम के अनुसरण में प्रमाणपत्र जारी करने के बाद, उसे अनुमोदित न्यूनतम उपकरण सूची में शामिल मदों के अलावा कोई क्षति हुई हो या कोई दोष प्रकट हुआ हो, जो वायुयान को उड़ान के लिए असुरक्षित बना दे और जिसे, सामान्य वैमानिक अभ्यास के अनुसार, पायलट या चालक दल द्वारा ठीक नहीं किया जा सके:

(5) माइक्रोलाइट, लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट, जाइरोप्लेन, ग्लाइडर, बैलून या एयरशिप को श्रेणी ए या श्रेणी बी1 या श्रेणी बी3 में अनुज्ञप्ति रखने वाले एयरक्राफ्ट अनुरक्षण इंजीनियर या महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं के अधीन अधिकृत व्यक्ति द्वारा प्रमाणित किया जाएगा:

परंतु यह कि महानिदेशक, साधारण या विशेष आदेश द्वारा तथा उस आदेश में विनिर्दिष्ट शर्तों के अधीन रहते हुए, किसी भी वायुयान को इस नियम के प्रवर्तन से छूट दे सकेगा।

65. लॉग बुक और लॉग .— (1) भारत में रजिस्ट्रीकृत सभी वायुयानों के संबंध में निम्नलिखित लॉग बुक रखी और बनाई रखी जाएंगी, अर्थात:-

(क) यात्रा लॉगबुक;

(ख) वायुयान लॉगबुक;

(ग) वायुयान में संस्थापित प्रत्येक इंजन के लिए एक इंजन लॉगबुक;

(घ) वायुयान में संस्थापित प्रत्येक अस्थिर प्रचालक के लिए एक प्रचालक लॉगबुक;

(ङ) उस वायुयान के लिए, जिसमें रेडियो साधित्र लगाए गए हों, एक रेडियो साधित्र लॉगबुक;

(च) कोई अन्य लॉगबुक जो महानिदेशक द्वारा अपेक्षित हो।

(2) महानिदेशक यह अपेक्षा कर सकेगा कि वायुयान की बाबत तकनीकी लॉग या उड़ान लॉग रखी जाए और ऐसी रीति से बनाई रखी जाए जो उसके द्वारा विनिर्दिष्ट की जाए;

(3) लॉग बुकें ऐसे प्रकार की होंगी और उनमें ऐसी जानकारी, प्रविष्टियाँ तथा प्रमाणन होंगे जैसे महानिदेशक द्वारा विहित किए जाए। लॉग बुकें तथा लॉग उस समय तक परिरक्षित रखी जाएंगी जो विनिर्दिष्ट किया जाए।

स्पष्टीकरण.- इस नियम के प्रयोजन के लिए, "यात्रा लॉग बुक" पद के अंतर्गत अपेक्षित सूचना अभिलिखित करने का कोई ऐसा अन्य रूप या ढंग है जो महानिदेशक को स्वीकार्य हो।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अधीन आने वाला विदेश में रजिस्ट्रीकृत वायुयान भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान के रूप में समझा जाएगा और नियम 1 के उप-नियम (5) के अधीन आने वाला भारतीय रजिस्ट्रीकृत वायुयान ऐसे वायुयान के रूप में समझा जाएगा जो भारत में रजिस्ट्रीकृत नहीं है।

(ग) संगठन

66. अनुमोदित संगठन— (1) (क) इस नियम में 'संगठन' से अभिप्रेत ऐसे संगठन या व्यक्ति से है जो निम्नलिखित में से एक या अधिक क्रियाकलापों में संलग्न है, अर्थात:-

- (i) वायुयान, वायुयान घटकों सहित सामग्री, फोर्जिंग, कास्टिंग, मानक भागों का डिजाइन, निर्माण, संशोधन और मरम्मत ;
- (ii) वायुयान ईंधन, स्नेहक, विशेष उत्पादों का विनिर्माण, संयोजन, सम्मिश्रण, परीक्षण, भंडारण, वितरण और आपूर्ति ;
- (iii) वैमानिक उत्पादों और वायुयान घटकों सहित अनुरक्षण, ओवरहाल, मरम्मत, निरीक्षण, उपचार, प्रोसेसिंग;
- (iv) नियम 199 के अंतर्गत आने वाले विमानों को छोड़कर अन्य गैर-जटिल मोटर चालित विमानों की निरंतर उड़नयोग्यता का अनुरक्षण और प्रबंधन।

(ख) इस नियम में 'मैनुअल' से अभिप्रेत गुणवत्ता मैनुअल, अनुरक्षण संगठन प्रदर्शनी, संयुक्त उड़नयोग्यता प्रदर्शनी, अनुरक्षण संगठन मैनुअल, उत्पादन संगठन प्रदर्शनी, डिजाइन संगठन मैनुअल , सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली मैनुअल से है, जिसे उप-नियम (4) के अंतर्गत किसी संगठन द्वारा उपलब्ध कराया जाना अपेक्षित है।

(2) संगठन के पास योग्य और प्रशिक्षित कर्मचारी तथा परीक्षण और निरीक्षण सहायता के लिए आवश्यक उपकरण सहित पर्याप्त सुविधाएं होंगी।

(3) कोई संगठन उप-नियम (1) के अनुभाग (क) के अंतर्गत सूचीबद्ध एक या अधिक कार्यकलापों में संलग्न होगा। जब तक महानिदेशक द्वारा अनुमोदन प्रदान नहीं किया जाता है। ऐसे अनुमोदन के लिए अनुरोध महानिदेशक को उनके द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप और तरीके से इन नियमों के तहत निर्धारित शुल्क के साथ किया जाएगा।

(4) महानिदेशक इस बात से संतुष्ट होने पर अनुमोदन प्रदान कर सकते हैं कि आवेदक ने उनके द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन किया है।

(5) इस प्रकार प्रदान किया गया अनुमोदन ऐसे नियमों और शर्तों के अधीन होगा, जो महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किए जाएंगे।

(6) प्रत्येक संगठन जो निम्नलिखित कार्यकलापों में से एक या अधिक में संलग्न है -

- (i) उप-नियम (1) के अनुभाग (क) के उप-अनुभाग (i) के अंतर्गत वैमानिक उत्पाद का टाइप डिजाइन।
- (ii) उप-नियम (1) के अनुभाग (क) के उप-अनुभाग (ii) के अधीन वैमानिक उत्पाद का निर्माता ;

(iii) उप-नियम (1) के अनुभाग (क) के उप-अनुभाग (iii) के अंतर्गत विमान या हेलीकॉप्टर के अनुरक्षण में लगे अनुरक्षण संगठन ।

महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली स्थापित करेगा और उसका अनुरक्षण करेगा ।

(7) उप-नियम (4) के अधीन प्रदान किया गया अनुमोदन, जब तक कि निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, पांच वर्ष से अधिक की अवधि के लिए विधिमान्य रहेगा और संतुष्ट होने पर महानिदेशक अनुमोदन को पांच वर्ष की अतिरिक्त अवधि के लिए नवीकृत कर सकेगा:

परंतु उप-नियम (1) के अनुभाग (क) के उप-अनुभाग (iii) के अंतर्गत उल्लिखित कार्यकलापों के लिए उप-नियम (4) के अंतर्गत प्रदान किया गया अनुमोदन, जब तक कि निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुपालन पर दस वर्ष से अधिक की अवधि के लिए विधिमान्य रहेगा और संतुष्ट होने पर महानिदेशक अनुमोदन को दस वर्ष की अतिरिक्त अवधि के लिए नवीकृत कर सकेगा।

(8) कोई अनुमोदित संगठन या व्यक्ति किसी भी समय अपने कार्य के दायरे के विस्तार के लिए महानिदेशक से संपर्क कर सकता है और महानिदेशक, इस बात से संतुष्ट होने पर कि विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन किया गया है, अनुरोध के अनुसार या किसी विशिष्ट स्तर तक, जैसा उचित समझे, कार्यक्षेत्र के विस्तार के लिए अनुमोदन दे सकता है। इस उप-नियम के तहत दिए गए कार्यक्षेत्र के विस्तार की स्वीकृति, यदि कोई हो, केवल मूल स्वीकृति की विधिमान्यता की तिथि तक ही विधिमान्य होगी।

(9) (क) अनुमोदित संगठन अपने कार्मिकों के उपयोग और मार्गदर्शन के लिए मैनुअल उपलब्ध कराएगा, जिसमें उस संगठन की कार्यकलापों से संबंधित नीतियों, प्रक्रियाओं, प्रथाओं और गुणवत्ता नियंत्रण विधियों से संबंधित जानकारी का विवरण होगा और जैसा कि महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किया जा सकता है।

(ख) मैनुअल की पूर्ण प्रति अथवा मैनुअल के ऐसे भाग, जैसा महानिदेशक निर्देश दें, अनुमोदन के लिए नागर वायुयानन महानिदेशालय के उपयुक्त क्षेत्रीय कार्यालय को प्रस्तुत किए जाएंगे।

(ग) अनुमोदित संगठन अपने मैनुअल को समय-समय पर संशोधित करेगा, जब भी आवश्यक हो, संगठन में परिवर्तन, कार्यक्षेत्र में परिवर्तन तथा प्रथाओं एवं प्रक्रियाओं में परिवर्तन महानिदेशक के पूर्व अनुमोदन के अधीन होगा।

(10) मैनुअल और उसमें किए गए संशोधनों की प्रतियां अनुमोदित संगठन द्वारा अपने ऐसे कार्मिकों को, जिन्हें आवश्यक समझा जाए, महानिदेशक को तथा संगठन के कार्य से संबद्ध ऐसे अन्य व्यक्ति को, जिन्हें महानिदेशक विनिर्दिष्ट करें, उपलब्ध कराई जाएंगी।

(11) संगठन के कर्मचारियों को मैनुअल में निहित अपने कर्तव्यों से संबंधित सभी निर्देशों का पालन करना होगा।

(12) संगठन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके कार्मिकों को आवश्यक निर्देश देने के लिए प्रावधान किया गया है, जो अपने कर्तव्यों और जिम्मेदारियों के उचित निर्वहन के लिए प्रमाणित करने के लिए अधिकृत हैं।

(13) संगठन को अपनी कार्यकलापों का पूरा रिकॉर्ड और ऐसे अन्य रिकॉर्ड रखने होंगे, जिनकी महानिदेशक द्वारा आवश्यकता हो। रिकॉर्ड, रिपोर्ट, लॉग, रेखाचित्र, महानिदेशक को निरीक्षण और जाँच के लिए तथा उनके निर्देशानुसार समय पर उपलब्ध कराए जाएँगे। रिकॉर्ड महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अवधि तक रखे जाएँगे।

(14) किसी भी नियम के प्रावधानों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, महानिदेशक संगठन या व्यक्ति को सुनवाई का अवसर देने के बाद, किसी अनुमोदन को रद्द, निलंबित या प्रतिबंधित कर सकता है या संगठन या व्यक्ति को चेतावनी या नसीहत जारी कर सकता है, जहां वह संतुष्ट है कि-

(क) महानिदेशक द्वारा इस नियम के अंतर्गत या नागर विमानन अपेक्षाओं के अंतर्गत निर्धारित शर्तों का अनुपालन नहीं किया जा रहा है;

(ख) संगठन या व्यक्ति ने ऐसे कार्य का निष्पादन किया है या ऐसे कार्य के संबंध में प्रमाण-पत्र प्रदान किया है जो सावधानीपूर्वक या सक्षम तरीके से नहीं किया गया है या उसके या उसके अनुमोदन के दायरे से बाहर कार्य किया है या उसके संबंध में उचित प्रविष्टियां और प्रमाणन करने में विफल रहा है या किसी अन्य कारण से जिसे महानिदेशक द्वारा इस नियम के तहत दिए गए अनुमोदन को रद्द करने, निलंबित करने या प्रतिबंधित करने के लिए पर्याप्त माना जाता है या चेतावनी या भर्त्सना जारी किया जाता है।

67. विदेशी अनुमोदित संगठन की स्वीकृति .— (1) नियम 66 में किसी बात के होते हुए भी , महानिदेशक, इस संबंध में महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुसार वायुयान, इंजन और घटकों के अनुरक्षण के प्रयोजन के लिए किसी विदेशी अनुमोदित संगठन को स्वीकार कर सकेगा।

(2) उप-नियम (1) के अधीन दी गई स्वीकृति, जब तक कि उसे निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, दो वर्ष से अधिक की अवधि के लिए विधिमान्य रहेगी और संतुष्ट होने पर महानिदेशक उसे एक बार में दो वर्ष से अधिक की अतिरिक्त अवधि के लिए नवीकृत कर सकेगा।

(3) इन नियमों के उपबंधों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, महानिदेशक ऐसी जांच करने के पश्चात, जैसा वह ठीक समझे, तथा उप-नियम (1) में विनिर्दिष्ट संगठन को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात, किसी स्वीकृति को रद्द, निलंबित या प्रतिबंधित कर सकेगा या उक्त संगठन को चेतावनी या भर्त्सना जारी कर सकेगा, जहां उसका समाधान हो जाता है कि-

(क) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं किया जा रहा है; या

(ख) संगठन ने ऐसे कार्य का निष्पादन नहीं किया है या ऐसे कार्य के संबंध में प्रमाण-पत्र प्रदान नहीं किया है जो सावधानीपूर्वक या सक्षम तरीके से नहीं किया गया है या अपने स्वीकृति के दायरे से बाहर कार्य किया है या उसके संबंध में उचित प्रविष्टियां और प्रमाणन करने में विफल रहा है या किसी अन्य कारण से जिसे महानिदेशक द्वारा इस नियम के तहत दी गई स्वीकृति को रद्द, निलंबित या प्रतिबंधित करने या चेतावनी या भर्त्सना जारी करने के लिए पर्याप्त माना जाता है।

(घ) शुल्क

68. फीस .— (1) नीचे विनिर्दिष्ट किसी भी प्रकार का कोई भी प्रमाण-पत्र तब तक जारी या विधिमान्य नहीं किया जाएगा, जब तक कि ऐसे प्रमाण-पत्र के संबंध में निम्नलिखित शुल्क का भुगतान नहीं किया जाता है , अर्थात: -

(क) नियम 27 के अधीन टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र जारी करना :

(i) अधिकतम डिजाइन टेक-ऑफ वजन वाले वायुयान के लिए-

(क) 1,000 किलोग्राम या उससे कम 40,000 रुपये

(ख) 1,000 किलोग्राम से अधिक होने पर, प्रत्येक 1000 किलोग्राम के लिए 20,000 रुपये

या उसका कोई भाग

(ii) इंजनों के लिए -

(क) टरबाइन 20,00,000 रुपये

(बी) गैर-टर्बाइन 4,00,000 रुपये

(iii) प्रोपेलर के लिए 4,00,000 रुपये

(ख) नियम 28 के अंतर्गत टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र का सत्यापन :

(i) परिचालन के प्रयोजनों के लिए टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र के सत्यापन के लिए शुल्क अनुभाग (ए) के तहत देय शुल्क का पच्चीस प्रतिशत होगा।

(ii) अनुज्ञप्ति प्राप्त उत्पादन के प्रयोजनों के लिए टाइप प्रमाण पत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाण पत्र के सत्यापन के लिए शुल्क अनुभाग (ए) के तहत देय शुल्क का पचास प्रतिशत होगा।

(ग) नियम 29 के अंतर्गत वैमानिक उत्पाद के टाइप प्रमाणपत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाणपत्र की स्वीकृति:

किसी वैमानिकी उत्पाद के टाइप प्रमाण-पत्र या प्रतिबंधित टाइप प्रमाण-पत्र की स्वीकृति के लिए शुल्क, उपरोक्त अनुभाग (बी) के अंतर्गत देय शुल्क का पच्चीस प्रतिशत होगा।

(घ) नियम 30 के अंतर्गत वैमानिक उत्पाद के संबंध में पूरक टाइप प्रमाणपत्र जारी करना —

(i) अधिकतम डिज़ाइन टेक-ऑफ भार वाले वायुयान के लिए-

(क) 1,000 किलोग्राम या उससे कम 10,000 रुपये

(ख) 1,000 किलोग्राम से अधिक होने पर, प्रत्येक 1,000 किलोग्राम या 5,000 रुपये उसके भाग के लिए

(ii) इंजनों के लिए -

(क) टरबाइन 5,00,000 रुपये

(बी) गैर-टर्बाइन	1,00,000 रुपये
(iii) प्रोपेलर के लिए	1,00,000 रुपये

(ड़) संविदाकारी राज्य द्वारा जारी पूरक टाइप प्रमाणपत्र की स्वीकृति- एक वैमानिक उत्पाद के पूरक टाइप प्रमाणपत्र की स्वीकृति के लिए शुल्क अनुभाग (डी) के (i) से (iii) के मदों के तहत देय शुल्क का पच्चीस प्रतिशत होगा। ।

टिप्पणी: इस नियम के प्रयोजनों के लिए अधिकतम स्वीकार्य टेक-ऑफ भार वायुयान के उड़ान मैनुअल में दर्शाए अनुसार होगा।

(च) नियम 34 के अंतर्गत डिजाइन की स्वीकृति :

डिजाइन की स्वीकृति के लिए शुल्क अनुभाग (ए) के तहत देय शुल्क का पचास प्रतिशत होगा।

(छ) नियम 38 के अंतर्गत वायुयान घटक के डिजाइन और विनिर्माण के लिए प्राधिकरण ;

(i) प्रत्येक वायुयान घटक के लिए 40,000 रुपये

(2) (क) अधिकतम स्वीकार्य टेक-ऑफ भार वाले वायुयान के पंजीकरण प्रमाणपत्र के संबंध में निम्नलिखित शुल्क देय होगा -

(i) 15,000 किलोग्राम या उससे कम : 20,000 रुपये

(ii) 15,000 किलोग्राम से अधिक होने पर, प्रत्येक 1,000 5,000-रुपये किलोग्राम या उसके भाग के लिए:

टिप्पणी: इस उप-नियम के प्रयोजन के लिए, अधिकतम टेक-ऑफ भार वायुयान के उड़ान मैनुअल में दर्शाए अनुसार होगा।

(ख) जहां मूल पंजीकरण प्रमाणपत्र खो गया हो या नष्ट हो गया हो, वहां उप-नियम (2) के अनुभाग (ए) के अधीन देय शुल्क के दस प्रतिशत का भुगतान करने पर उसकी दूसरी प्रति जारी की जा सकेगी ।

(ग) नियम 41 में विनिर्दिष्ट अस्थायी पंजीकरण प्रमाणपत्र उप-नियम (2) के अनुभाग (ए) के अधीन देय शुल्क के पच्चीस प्रतिशत का भुगतान करने पर जारी किया जा सकेगा ।

(घ)) उप-नियम (2) के खण्ड (क) के अन्तर्गत देय शुल्क के पचास प्रतिशत का भुगतान करने पर नियम 42 या नियम 43 के अन्तर्गत पंजीकरण प्रमाणपत्र जारी किया जा सकेगा।

(ड़) पंजीकरण चिह्न आरक्षित करने के लिए दस हजार रुपए का शुल्क देय होगा तथा एक बार में दस हजार रुपए का भुगतान करने पर ऐसे आरक्षण को आगे बढ़ाया जा सकेगा।

(च) आवेदक को पंजीकरण रद्द करने का प्रमाण पत्र जारी करने के लिए पच्चीस हजार रुपये का शुल्क देय होगा।

(छ) वायुयान का मोड-एस पता जारी करने के लिए बीस हजार रुपये का शुल्क देय होगा।

(3) नियम 49 के अधीन उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र, उड़नयोग्यता का विशेष प्रमाणपत्र जारी करना या मान्य करना, तथा उड़नयोग्यता समीक्षा प्रमाणपत्र जारी करना या उसका विस्तार करना तथा ध्वनि प्रमाणपत्र जारी करना:

(i) अधिकतम स्वीकार्य टेक-ऑफ भार वाले वायुयान के लिए उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र/विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र जारी करना —

(क) 1,000 किलोग्राम या उससे कम 20,000 रुपये

(ख) 1,000 किलोग्राम से अधिक होने पर, प्रत्येक 1,000 1,000 रुपये
किलोग्राम या उसके भाग के लिए

(ii) उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र / विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र का सत्यापन मद (i) के अंतर्गत देय शुल्क का पचास प्रतिशत।

(iii) उड़नयोग्यता समीक्षा प्रमाणपत्र जारी करना या उसका विस्तार करना या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र का नवीनीकरण करना या उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या विशेष उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र में संशोधन करना मद (i) के अंतर्गत देय शुल्क का पचास प्रतिशत

(iv) उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या उड़नयोग्यता समीक्षा प्रमाणपत्र या उड़नयोग्यता विशेष प्रमाणपत्र की अनुलिपि जारी करना मद (i) के अंतर्गत देय शुल्क का दस प्रतिशत, जैसा लागू हो।

(v) उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या उड़नयोग्यता के विशेष प्रमाणपत्र में श्रेणी /उप-श्रेणी में परिवर्तन मद (i) के अंतर्गत देय शुल्क का पच्चीस प्रतिशत, जैसा लागू हो।

(vi) विशेष उड़ान परमिट जारी करना मद (i) के अंतर्गत देय शुल्क का दस प्रतिशत, जैसा लागू हो।

(vii) ध्वनि प्रमाण पत्र जारी करना मद (i) के अंतर्गत देय शुल्क का पचास प्रतिशत।

(viii) ध्वनि प्रमाणपत्र में किसी भी संशोधन या पुनः जारी करने के लिए मद (i) के अंतर्गत देय शुल्क का पच्चीस प्रतिशत।

(4) अतिरिक्त राशि एक लाख पचास हजार रुपये या प्रतिदिन भत्ते सहित यात्रा की लागत प्रति व्यक्ति जो भी अधिक हो यदि उप-नियम (1) और (3) में विनिर्दिष्ट तकनीकी मूल्यांकन, निरीक्षण, परीक्षण या परीक्षण भारत के बाहर किसी स्थान पर किया जाना आवश्यक हो तो देय होगा।

(5) किसी संगठन के संबंध में नियम 66 के अधीन अनुमोदन प्रदान करने के लिए निम्नलिखित शुल्क देय होगा -

- | | |
|--|---------------|
| (i) पचास कर्मचारी : | 2,00,000 रुपए |
| (ii) पचास से अधिक तथा अधिकतम दो सौ कर्मचारी: | 4,00,000 रुपए |
| (iii) 200 से अधिक कर्मचारी : | 8,00,000 रुपए |

(6) नियम 66 के अधीन अनुमोदन के नवीकरण या विस्तार अथवा नियम 67 के अधीन अनुमोदन की स्वीकृति या विस्तार के लिए फीस उप-नियम (5) के अधीन देय फीस का पचास प्रतिशत होगी।

(7) यदि अनुमोदन प्रदान करने या नवीकरण या विस्तार के लिए निरीक्षण, लेखा परीक्षा या निगरानी भारत के बाहर किसी स्थान पर किया जाना अपेक्षित हो तो दो लाख पचास हजार रुपए की अतिरिक्त राशि या प्रतिदिन भत्ते सहित यात्रा व्यय, जो भी अधिक हो, देय होगा।

(8) यदि नियम 67 के अधीन अनुमोदन की स्वीकृति या स्वीकृति के नवीकरण या स्वीकृति के विस्तार के संबंध में निरीक्षण, लेखा परीक्षा या निगरानी भारत के बाहर किसी स्थान पर किया जाना अपेक्षित है, तो दो लाख पचास हजार रुपए की अतिरिक्त राशि या प्रतिदिन भत्ते सहित यात्रा व्यय, जो भी अधिक हो, देय होगा।

(9) इस नियम के अंतर्गत किसी संगठन या व्यक्ति से उसके अपने वायुयान के लिए उपयोग किए जाने वाले वायुयान ईंधन, स्नेहक और इसी प्रकार के अन्य उत्पादों के भंडारण, वितरण और आपूर्ति के लिए कोई शुल्क नहीं लिया जाएगा।

(10) जहां किसी भी कारण से, अनुज्ञप्ति या प्राधिकरण या प्रमाणपत्र जारी नहीं किया जाता है, नवीकृत या विधिमान्य नहीं किया जाता है, जैसा भी मामला हो, महानिदेशक आवेदक को भुगतान की गई फीस का ऐसा हिस्सा वापस कर सकता है जो किसी भी परीक्षा या परीक्षण या निरीक्षण की लागत का प्रतिनिधित्व करता है जो नहीं किया गया है या किसी भी अनुज्ञप्ति, प्राधिकरण या प्रमाणपत्र को जारी या नवीनीकृत या विधिमान्य नहीं किया गया है, जैसा भी मामला हो।

(11) शुल्क का भुगतान महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से इलेक्ट्रॉनिक रूप से किया जाएगा।

भाग IV**कार्मिक****(क) कार्मिक को अनुज्ञप्ति**

69. अनुज्ञापन प्राधिकारी — (1) वह प्राधिकारी, जिसके द्वारा नीचे विनिर्दिष्ट अनुज्ञप्ति और रेटिंग प्रदान की जा सकेगी, नवीकृत की जा सकेगी या उनमें परिवर्तन किया जा सकेगा, केन्द्रीय सरकार होगी, जो किसी अनुज्ञप्ति या रेटिंग के अनुदान या नवीकरण को रोक सकेगी, यदि किसी कारणवश वह ऐसा करना वांछनीय समझे-

(क) छात्र पायलट अनुज्ञप्ति (विमान, हेलीकॉप्टर, जायरोप्लेन, ग्लाइडर, बैलून, माइक्रोलाइट वायुयान और लाइट स्पोर्ट वायुयान के लिए);

(ख) निजी पायलट अनुज्ञप्ति (विमान और हेलीकॉप्टर के लिए);

(ग) वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (विमान और हेलीकॉप्टर के लिए),

(घ) एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पायलट अनुज्ञप्ति (विमान और हेलीकॉप्टर के लिए),

(ङ) उपकरण रेटिंग (विमान और हेलीकॉप्टर के लिए),

(च) सहायक उड़ान प्रशिक्षक की रेटिंग (विमान और हेलीकॉप्टर के लिए),

(छ) उड़ान प्रशिक्षक की रेटिंग (विमान और हेलीकॉप्टर के लिए),

(ज) पायलट अनुज्ञप्ति (ग्लाइडर, बैलून, माइक्रोलाइट वायुयान, लाइट स्पोर्ट वायुयान और जायरोप्लेन के लिए),

(झ) छात्र उड़ान नेविगेटर अनुज्ञप्ति,

(ञ) फ्लाइट दिक्चालक अनुज्ञप्ति,

(ट) छात्र उड़ान इंजीनियर अनुज्ञप्ति

(ठ) फ्लाइट इंजीनियर अनुज्ञप्ति,

(ड) फ्लाइट रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर अनुज्ञप्ति,

(ढ) फ्लाइट रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर अनुज्ञप्ति (प्रतिबंधित),

(ण) छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति

(त) वायु यातायात नियंत्रक की अनुज्ञप्ति

(थ) विमान क्षेत्र नियंत्रण रेटिंग

(द) अप्रोच नियंत्रण प्रक्रियात्मक रेटिंग

(ध) अप्रोच नियंत्रण निगरानी रेटिंग

(न) क्षेत्र नियंत्रण प्रक्रियात्मक रेटिंग

(प) क्षेत्र नियंत्रण निगरानी रेटिंग

(फ) महासागरीय नियंत्रण रेटिंग

(ब) रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति।

(2) अनुज्ञप्ति या रेटिंग प्रदान करने या नवीकरण करने से पहले, लाइसेंसिंग प्राधिकारी स्वयं संतुष्ट होगा कि आवेदक आयु, अहर्ता, चिकित्सा मानक, ज्ञान, अनुभव, प्रशिक्षण और कौशल की अपेक्षाओं को पूरा करता है, जैसा कि विनिर्दिष्ट किया गया है इन नियमों के तहत.

(3) अनुज्ञप्ति तब तक विधिमान्य नहीं होगा जब तक उस पर धारक के हस्ताक्षर न हों।

(4) अनुज्ञप्ति उसमें विनिर्दिष्ट अवधि के लिए विधिमान्य रहेगा जो इन नियमों के तहत विनिर्दिष्ट अवधि से अधिक नहीं होगा जब तक कि इसे पहले निलंबित या रद्द नहीं कर दिया जाता है।

(5) लाइसेंसिंग प्राधिकारी किसी अनुज्ञप्ति या रेटिंग को रद्द, निलंबित या परिवर्तित कर सकता है, यदि वह संतुष्ट हो कि ऐसा करने के लिए उचित आधार है:

परन्तु ऐसा कोई अनुज्ञप्ति या रेटिंग लिखित में कारण बताओ नोटिस दिए बिना रद्द या निलंबित नहीं किया जाएगा, जिसमें अनुज्ञप्ति या रेटिंग के धारक को वह आधार सूचित किया जाएगा जिस पर अनुज्ञप्ति या रेटिंग को निलंबित या रद्द करने का प्रस्ताव है और उसे नोटिस में विनिर्दिष्ट उचित समय के भीतर लिखित में अभ्यावेदन करने का उचित अवसर दिया जाएगा और यदि वह व्यक्ति ऐसा चाहे तो उसे सुनवाई का अवसर दिया जाएगा।

(6) उप-नियम (5) में किसी बात के होते हुए भी, यदि केन्द्रीय सरकार की यह राय है कि लोक सुरक्षा के हित में ऐसा करना आवश्यक है, तो वह कारणों को लिखित में दर्ज करके, आगे की जांच करने की दृष्टि से अनुज्ञप्ति या रेटिंग को सरसरी तौर पर निलंबित कर सकेगी।

70. अनुज्ञप्ति धारण करने या अभिप्राप्त करने से निरर्हता.- (1) जहां अनुज्ञापन प्राधिकारी का, उसे सुनवाई का अवसर देने के पश्चात् यह समाधान हो जाता है कि कोई व्यक्ति-

(क) शराब का सेवन करने में आदतन असंयत है, या मादक पदार्थों, ड्रग्स आदि का आदी है, या

(ख) किसी संज्ञेय अपराध के लिए या इन नियमों का उल्लंघन करते हुए वायुयान का उपयोग कर रहा है, कर चुका है या करने वाला है, या

(ग) किसी वायुयान के चालक दल के सदस्य, वायु यातायात नियंत्रक या वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर के रूप में अपने पिछले आचरण से, जैसा भी मामला हो, यह दर्शाया है कि वह अपने रोजगार से संबंधित कर्तव्यों के निर्वहन में गैर जिम्मेदार है या वायुयान या उसमें ले जाए जा रहे किसी व्यक्ति या चीज की, या हवा में या जमीन पर अन्य वायुयान या व्यक्तियों या चीजों की सुरक्षा को खतरा पहुंचाने की संभावना है, या

(घ) वह एक आदतन अपराधी है या उसे भारत में किसी न्यायालय या न्यायाधिकरण द्वारा नैतिक अधमता, कार्यस्थल पर महिलाओं के यौन उत्पीड़न या जघन्य अपराध की श्रेणी में आने वाले किसी अपराध के लिए दोषी ठहराया गया है, या

(ङ) महत्वपूर्ण जानकारी को दबाकर या गलत जानकारी के आधार पर अनुज्ञप्ति, रेटिंग, वायुयान प्रकार रेटिंग या वायुयान प्रकार रेटिंग का विस्तार, या उनमें से किसी का नवीकरण के लिए आवेदन किया है या प्राप्त किया है, या

(च) किसी लाइसेंस या रेटिंग या किसी अन्य संबंधित दस्तावेज़ में दर्ज विवरण में अनाधिकृत रूप से परिवर्तन किया है या छेड़छाड़ की है,

लाइसेंसिंग प्राधिकारी, लिखित रूप में दर्ज किए जाने वाले कारणों से, उस व्यक्ति को अनुज्ञप्ति रखने या प्राप्त करने से विनिर्दिष्ट अवधि के लिए अयोग्य घोषित करने का आदेश दे सकता है।

(2) केन्द्रीय सरकार किसी व्यक्ति को नियम 69 में उल्लिखित कोई लाइसेंस या रेटिंग रखने से स्थायी रूप से या अस्थायी रूप से रोक सकती है, यदि उसकी राय में लोकहित में ऐसा करना आवश्यक हो।

(3) उप-नियम (1) या उप-नियम (2) के अधीन कोई आदेश जारी होने पर, प्रभावित व्यक्ति, यदि वह अनुज्ञप्ति का धारक है, तो उसे अपना अनुज्ञप्ति लाइसेंसिंग प्राधिकारी को तुरन्त सौंप देना चाहिए, यदि अनुज्ञप्ति पहले ही नहीं सौंपा गया है। लाइसेंसिंग प्राधिकारी अनुज्ञप्ति को उस अवधि की समाप्ति तक अपने पास रखेगा जिसके लिए व्यक्ति को अयोग्य घोषित किया गया है या उसे वर्जित किया गया है, या यदि उसे स्थायी रूप से वर्जित किया गया है, तो 5 वर्ष की अवधि के लिए।

71. अनुज्ञप्ति या रेटिंग विनिर्देश .— इन नियमों के अंतर्गत जारी अनुज्ञप्ति या रेटिंग महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप और विवरण में होगी।

(i) पायलट और फ्लाइट इंजीनियर

72. कार्मिक को अनुज्ञप्ति.— (1) प्रत्येक वायुयान इस भाग में विहित कार्मिकों को ले जाएगा और उनके द्वारा प्रचालित किया जाएगा तथा ऐसे कार्मिकों को उस भाग में तथा अनुसूची-1 में विहित रीति से अनुज्ञप्ति दिया जाएगा।

(2) भारत में रजिस्ट्रीकृत न होने वाले किसी वायुयान में उस राज्य के कानूनों द्वारा निर्धारित कार्मिक ही होंगे जिसमें वह रजिस्ट्रीकृत है और ऐसे कार्मिकों को उस राज्य के कानूनों के अनुसार अनुज्ञप्ति दिया जाएगा।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अधीन आने वाला विदेश में रजिस्ट्रीकृत वायुयान भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान के रूप में समझा जाएगा और नियम 1 के उप-नियम (5) के अधीन आने वाला भारतीय रजिस्ट्रीकृत वायुयान ऐसे वायुयान के रूप में समझा जाएगा जो भारत में रजिस्ट्रीकृत नहीं है।

73. रेटिंग में शामिल किये जाने वाले वायुयान का प्रकार— कोई भी व्यक्ति ऐसे वायुयान के पायलट के रूप में उड़ान नहीं भरेगा जो नियम 75 और 76 में दिए गए प्रावधान के सिवाय अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में सम्मिलित या प्रविष्ट नहीं है।

74. अनुज्ञप्ति विस्तार के लिए अर्हता प्राप्त करने वाली उड़ानें— पायलट अनुज्ञप्ति का धारक भारतीय क्षेत्र में ऐसे प्रकार के वायुयान के पायलट के रूप में उड़ान भर सकता है जो उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में सम्मिलित नहीं है, ताकि ऐसे प्रकार को सम्मिलित करने के लिए अर्हता प्राप्त की जा सके:

परन्तु जब वह इस प्रकार उड़ रहा हो तो किसी व्यक्ति को वायुयान पर तब तक नहीं ले जाया जाएगा जब तक कि वह-

(क) ऐसा व्यक्ति जिसे नियमों के अनुसार प्रचालन दल के सदस्य के रूप में ले जाया जाना अपेक्षित है, या

(ख) ऐसा व्यक्ति जो वायुयान के संचालक की सहमति से, प्रचालन दल के सदस्य के रूप में प्रशिक्षण प्राप्त करने के उद्देश्य से वायुयान उड़ा रहा है, या

(ग) प्रशिक्षण देने या उसका पर्यवेक्षण करने अथवा उड़ान परीक्षण आयोजित करने के प्रयोजनार्थ वायुयान पर अपेक्षित हो, अथवा

(घ) ऐसा व्यक्ति जिसे महानिदेशक द्वारा विशेष रूप से प्राधिकृत किया गया हो:

परन्तु यह कि ऐसी उड़ानें अनुज्ञप्ति प्राप्त विमानक्षेत्र या सरकारी विमानक्षेत्र के स्थानीय उड़ान क्षेत्र या विनिर्दिष्ट उड़ान क्षेत्र के भीतर की जाती हैं और उड़ान की पूर्व सूचना उस विमानक्षेत्र के प्रभारी व्यक्ति को दी जाती है जहाँ से उड़ान भरी जाती है। हालाँकि, सामान्य और साथ ही मार्ग उड़ान (दिक्चालन) सीखने के लिए भारतीय क्षेत्र के भीतर स्थानीय उड़ान क्षेत्र से दूर के क्षेत्रों में भी प्रशिक्षक के साथ दोहरी उड़ान भरने के लिए कोई प्रतिबंध नहीं है।

75. परीक्षण और अन्य गैर-राजस्व विशिष्ट विशेष प्रयोजनों के लिए उड़ानें — महानिदेशक अनुज्ञप्ति धारक को अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज न किए गए किसी वायुयान को परीक्षण या गैर-यात्री-वाहक उड़ान के प्रयोजन के लिए उड़ाने के लिए प्राधिकृत कर सकते हैं, जो ऐसे प्राधिकरण की शर्तों और नियमों के अधीन होगा, और प्राधिकरण की विधिमान्यता परीक्षण या विशिष्ट उड़ान को पूरा करने के लिए आवश्यक समय तक सीमित होगी :

परंतु यह और कि अनुज्ञप्ति धारक यह दर्शाने के लिए साक्ष्य प्रस्तुत करे कि वह ऐसी उड़ान के लिए महानिदेशक द्वारा निर्धारित सक्षमता की अपेक्षाओं को पूरा करता है:

परंतु यह भी प्रावधान है कि जब वायुयान परीक्षण उड़ान के लिए हो, तो प्रचालक दल के सदस्यों के अलावा किसी अन्य व्यक्ति को तब तक वायुयान पर नहीं ले जाया जाएगा, जब तक कि उसे महानिदेशक द्वारा विशेष रूप से प्राधिकृत न किया गया हो:

परंतु यह भी कि परीक्षण उड़ान विनिर्दिष्ट क्षेत्र के भीतर और महानिदेशक द्वारा इस संबंध में निर्धारित शर्तों के अनुसार की जाए तथा उड़ान की पूर्व सूचना उस विमानक्षेत्र के प्रभारी अधिकारी को दी जाए जहां से उड़ान भरी जानी है।

स्पष्टीकरण.- इस नियम के प्रयोजनार्थ,-

(1) किसी वायुयान में शौकिया तौर पर निर्मित वायुयान शामिल होगा; और

(2) "विशिष्ट विशेष प्रयोजन गैर-राजस्व, गैर-यात्री-वाहक उड़ान" में राष्ट्रीय या अंतरराष्ट्रीय संकट, प्राकृतिक आपदाओं, आपात स्थितियों या राहत प्रयोजनों के लिए सामग्री या माल ले जाने के लिए अन्यथा ऐसी उड़ानों की आवश्यकता होने पर केंद्रीय सरकार द्वारा अधिकृत उड़ानें शामिल होंगी।

76. अनुज्ञप्ति रखने के लिए न्यूनतम आयु.— किसी व्यक्ति की न्यूनतम आयु, जो अन्यथा योग्य है और जिसे अनुज्ञप्ति प्रदान किया जा सकता है, अनुसूची 1 में निर्धारित अनुसार होगी ।

77. अनुज्ञप्ति प्राप्त करने के लिए न्यूनतम शैक्षणिक अहर्ता.— किसी भी व्यक्ति को तब तक अनुज्ञप्ति नहीं दिया जाएगा जब तक उसके पास अनुसूची 1 में निर्धारित शैक्षिक अहर्ता न हो ।

परंतु यह कि इन नियमों के लागू होने से पहले या उसके बाद फ्लाईंग क्लब या संस्था में प्रशिक्षण के लिए नामांकित अभ्यर्थियों को इस नियम के लागू होने से छूट दी जाएगी।

78. चिकित्सा मानक.— (1) नियम 69 के उप-नियम (1) के अनुभाग (क) से (ढ) में विनिर्दिष्ट कोई अनुज्ञप्ति या रेटिंग , जो वायुयान के किसी कार्मिक के लिए आवश्यक है, तब तक जारी या नवीकृत नहीं की जाएगी जब तक आवेदक किसी अनुमोदित चिकित्सा प्राधिकारी से चिकित्सा परीक्षण नहीं करा लेता है और महानिदेशक द्वारा अधिसूचित चिकित्सा मानकों को पूरा नहीं करता है:

परंतु यह कि यदि अनुमोदित चिकित्सा प्राधिकारी की राय में आवेदक की स्थिति ऐसी नहीं है कि वह अपने अनुज्ञप्ति या रेटिंग की विधिमान्यता की अवधि के दौरान अचानक असमर्थता या अपने कर्तव्यों को सुरक्षित रूप से निभाने में असमर्थता का कोई खतरा उत्पन्न करे और अपेक्षा को पूरा करने में विफलता की भरपाई की जा सकती है

और महानिदेशक के पास संतोषजनक सबूत है कि आवेदक ने पहले ही अपनी अहर्ता, कौशल और अनुभव अर्जित कर लिया है और उसका प्रदर्शन कर दिया है जो उसकी कमी की भरपाई करता है, तो अनुज्ञप्ति या रेटिंग को किसी विशेष सीमा के साथ नवीकृत या पृष्ठांकित किया जा सकता है, जब उड़ान कर्तव्यों का सुरक्षित निष्पादन ऐसी सीमाओं के अनुपालन पर निर्भर करता है:

परंतु यह और कि सार्वजनिक परिवहन या विमान कार्य में लगे किसी वायुयान के प्रचालक दल के सदस्य के मामले में, जो किसी ऐसे विदेशी देश के क्षेत्र में ड्यूटी पर है, जहां महानिदेशक द्वारा मान्यता प्राप्त चिकित्सा केंद्र मौजूद नहीं हैं, महानिदेशक, अभ्यर्थी द्वारा निर्धारित चिकित्सा परीक्षा सफलतापूर्वक उत्तीर्ण किए बिना, तीन-तीन महीने की दो लगातार अवधियों के लिए अनुज्ञप्ति या रेटिंग का नवीकरण कर सकता है, यदि ऐसा अभ्यर्थी आधुनिक चिकित्सा के किसी रजिस्ट्रीकृत व्यवसायी से निर्धारित चिकित्सा मानकों के अनुसार अपनी फिटनेस की घोषणा करते हुए चिकित्सा प्रमाणपत्र प्रस्तुत करता है।

स्पष्टीकरण- इस उप-नियम के प्रयोजनों के लिए 'अनुमोदित चिकित्सा प्राधिकारी' से अभिप्रेत महानिदेशक द्वारा अनुमोदित चिकित्सा प्राधिकारी से है।

(2) महानिदेशक किसी भी उड़ान चालक दल के सदस्य को किसी भी समय किसी भी चिकित्सा प्राधिकरण द्वारा चिकित्सा परीक्षण कराने की आवश्यकता कर सकता है, यदि उसकी राय में, प्रचालन की सुरक्षा के हित में ऐसी परीक्षा आवश्यक है।

79. चिकित्सा अहर्ता मूल्यांकन और अनुज्ञप्ति की विधिमान्यता की अवधि .— (1) विभिन्न श्रेणियों के संबंध में चिकित्सा अहर्ता मूल्यांकन और अनुज्ञप्ति की विधिमान्यता की अवधि निम्नलिखित तालिका में विनिर्दिष्ट अनुसार होगी, अर्थात्:

अनुज्ञप्ति की श्रेणी	चिकित्सा अहर्ता मूल्यांकन	अनुज्ञप्ति की विधिमान्यता की विधिमान्यता
(1)	(2)	(3)
एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पायलट अनुज्ञप्ति (विमान या हेलीकॉप्टर)	बारह महीने	दस वर्ष
वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (विमान या हेलीकॉप्टर) और उड़ान दिक्कालक अनुज्ञप्ति	बारह महीने	दस वर्ष
फ्लाइट रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर अनुज्ञप्ति	बारह महीने	रेडियो टेलीफोन की विधिमान्यता तक प्रतिबंधित
छात्र पायलट अनुज्ञप्ति (विमान या हेलीकॉप्टर या	चौबीस महीने	दस वर्ष

जाइरोप्लेन या माइक्रोलाइट एयरक्राफ्ट या लाइट
स्पोर्ट एयरक्राफ्ट या ग्लाइडर या बैलून), छात्र
उड़ान दिक्कालक अनुज्ञप्ति और छात्र फ्लाइट
इंजीनियर अनुज्ञप्ति

निजी पायलट अनुज्ञप्ति (विमान या हेलीकॉप्टर), चौबीस महीने दस वर्ष
पायलट अनुज्ञप्ति (माइक्रोलाइट एयरक्राफ्ट या
जायरोप्लेन या लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट या
ग्लाइडर या बैलून), फ्लाइट रेडियो टेलीफोन
ऑपरेटर अनुज्ञप्ति (प्रतिबंधित) और फ्लाइट
इंजीनियर अनुज्ञप्ति।

(2) प्रारंभिक चिकित्सा अहर्ता मूल्यांकन की विधिमान्यता की अवधि चिकित्सा परीक्षा की तारीख से प्रारंभ होगी।

(3) नवीकरण के मामले में, चिकित्सा अहर्ता मूल्यांकन की विधिमान्यता की अवधि पिछले चिकित्सा अहर्ता मूल्यांकन की समाप्ति की तारीख के बाद की तारीख से शुरू होगी, इस शर्त के अधीन कि नवीकरण के लिए चिकित्सा परीक्षा पिछली विधिमान्यता की समाप्ति की तारीख से पहले एक महीने से अधिक की अवधि के भीतर आयोजित की गई है।

(4) उप-नियम (3) में विनिर्दिष्ट मामलों को छोड़कर अन्य मामलों में, चिकित्सा अहर्ता मूल्यांकन के नवीकरण की विधिमान्यता पूर्ण चिकित्सा परीक्षा की तारीख से प्रारंभ होगी।

(5) (क) उप-नियम (1) के अधीन सारणी के मद (i) और (ii) में विनिर्दिष्ट लाइसेंसों के संबंध में चिकित्सा अहर्ता मूल्यांकन की विधिमान्यता की अवधि, अनुज्ञप्ति धारक द्वारा एकल चालक दल वाले वाणिज्यिक वायु परिवहन प्रचालनों की स्थिति में चालीस वर्ष की आयु प्राप्त कर लेने के पश्चात् आधी हो जाएगी, तथा बहु-चालक दल वाले वाणिज्यिक वायु परिवहन प्रचालनों की स्थिति में साठ वर्ष की आयु प्राप्त कर लेने के पश्चात् आधी हो जाएगी।

(ख) उपनियम (1) के अधीन सारणी के मद (iv) के समक्ष विनिर्दिष्ट लाइसेंसों के संबंध में चिकित्सा अहर्ता मूल्यांकन की अवधि, लाइसेंस धारक के पचास वर्ष की आयु प्राप्त कर लेने के पश्चात् आधी हो जाएगी।

(6) अनुज्ञप्ति की विधिमान्यता की अवधि अनुज्ञप्ति जारी होने की तारीख से प्रारंभ होगी।

(7) नवीकरण के मामले में, अनुज्ञप्ति की विधिमान्यता की अवधि अनुज्ञप्ति की पिछली विधिमान्यता की समाप्ति की तारीख के बाद की तारीख से शुरू होगी, इस शर्त के अधीन कि नवीकरण के लिए आवेदन पिछली विधिमान्यता की समाप्ति की तारीख से एक महीने से अधिक की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया गया है।

(8) उप-नियम (7) में विनिर्दिष्ट मामलों को छोड़कर अन्य मामलों में, अनुज्ञप्ति के नवीकरण की विधिमान्यता अनुज्ञप्ति के नवीकरण की तारीख से प्रारंभ होगी।

80. अहर्ता का प्रमाण — लाइसेंस और रेटिंग के लिए आवेदकों को उड़ान का अनुभव प्राप्त करने और संबंधित लाइसेंस या रेटिंग के संबंध में अनुसूची 1 में निर्दिष्ट परीक्षण और परीक्षाओं को संतोषजनक ढंग से उत्तीर्ण करने का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा।

परंतु यह कि व्यक्ति जो भारतीय वायुसेना, भारतीय नौसेना या भारतीय सेना या भारतीय तटरक्षक का अहर्ताप्राप्त पायलट है और जो यह दर्शाने के लिए संतोषजनक साक्ष्य प्रस्तुत करता है कि उसके पास इन नियमों के अधीन अपेक्षित उड़ान अनुभव, अहर्ता और शारीरिक स्वस्थता के मानक हैं, उसे महानिदेशक द्वारा लिखित में सामान्य या विशेष आदेश द्वारा और ऐसी शर्तों के अधीन, यदि कोई हों, जो ऐसे आदेश में विनिर्दिष्ट की जाएं, इन नियमों के अधीन अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षित सभी या किसी भी उड़ान परीक्षण और चिकित्सीय या अन्य तकनीकी परीक्षाओं से छूट दी जा सकेगी:

परंतु और यह कि ऐसा व्यक्ति जिसे किसी संविदाकारी राज्य में सक्षम प्राधिकारी द्वारा किसी विशेष वायुयान श्रेणी का अनुज्ञप्ति जारी किया गया है, महानिदेशक द्वारा अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षित सभी या किसी भी उड़ान परीक्षण या तकनीकी परीक्षा से छूट दी जा सकती है, यदि उसका उड़ान अनुभव और अहर्ता अनुसूची 1 में उल्लिखित उड़ान अनुभव और अहर्ता से कम नहीं है। महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट शर्तों के अनुपालन के अधीन इन नियमों के तहत संबंधित अनुज्ञप्ति के संबंध में। यदि वह वर्तमान अनुज्ञप्ति का धारक है, तो उसे उस अवधि के लिए चिकित्सा परीक्षा से छूट दी जा सकती है जिसके लिए उसका अनुज्ञप्ति चालू है:

परंतु और यह कि किसी भी पूर्ववर्ती उपबंधों के तहत जारी अनुज्ञप्ति के मामले में, अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में केवल ऐसे प्रकार या प्रकारों के विमानों को दर्ज किया जाएगा, जिनके बारे में महानिदेशक की राय में आवेदक के पास उड़ान भरने के लिए पर्याप्त और संतोषजनक अनुभव और अहर्ता है:

परंतु और यह कि महानिदेशक, पाठ्यक्रम की जांच के बाद, आवेदकों को अनुसूची 1 के अधीन अपेक्षित परीक्षा उत्तीर्ण करने से छूट प्रदान करने के लिए तकनीकी परीक्षाओं की सापेक्ष समतुल्यता निर्धारित कर सकेंगे :

परंतु और यह कि, ऐसे अनुज्ञप्ति के लिए अनुसूची 1 में निर्धारित न्यूनतम उड़ान अनुभव को केवल उसी वायुयान श्रेणी में उच्चतर अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए उड़ान अनुभव के लिए माना जाएगा।

परंतु और यह कि महानिदेशक किसी अभ्यर्थी, प्रशिक्षण प्रतिष्ठान या प्रचालक से परीक्षा के लिए समस्त सुसंगत प्रशिक्षण अभिलेख प्रस्तुत करने की अपेक्षा कर सकेगा, जिसमें पाठ्यक्रम, प्रमाण-पत्र, अंक-पत्र, उड़ान-परीक्षण रिपोर्ट, मूल्यांकन आदि सम्मिलित हैं, जो उस अभ्यर्थी के संबंध में है जिसने ऐसे प्रशिक्षण प्रतिष्ठान या प्रचालक से कोई प्रशिक्षण पाठ्यक्रम, परीक्षा या उड़ान-परीक्षण आदि लिया है।

81. जाँच, परीक्षण और परीक्षाएँ — (1) महानिदेशक अनुसूची -1 में विनिर्दिष्ट परीक्षाएं आयोजित कर सकेंगे, भारत में परीक्षा केन्द्र निर्धारित कर सकेंगे, निरीक्षक/ विषय-वस्तु विशेषज्ञ (एसएमई) नियुक्त कर सकेंगे तथा परीक्षा आयोजित करने की प्रक्रिया निर्धारित कर सकेंगे।

(2) महानिदेशक अनुसूची I के अंतर्गत अपेक्षित उड़ान परीक्षण और तकनीकी परीक्षाएं करने के लिए परीक्षकों की नियुक्ति कर सकते हैं और आवश्यकता पड़ने पर मौखिक परीक्षा आयोजित करने के लिए एक बोर्ड भी नियुक्त कर सकते हैं।

(3) महानिदेशक कौशल परीक्षण किस प्रकार किए जाएंगे, इसका निर्धारण कर सकते हैं तथा इस प्रयोजन के लिए चेक पायलट, लाइन प्रशिक्षण कप्तान, टाइप रेटिंग प्रशिक्षक, परीक्षक तथा अभिहित परीक्षक और परीक्षकों को अनुमोदित कर सकते हैं। वह किसी ऐसे वायुयान पर किसी उड़ान परीक्षण के संबंध में उनकी रिपोर्ट प्रस्तुत करने की मांग कर सकते हैं जिसके लिए अनुज्ञप्ति पर वायुयान रेटिंग वांछित है या जो अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज है तथा जिसका नवीकरण अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में शामिल किसी भी वायुयान के संबंध में किसी भी समय कौशल की जांच के लिए वांछित है।

(4) महानिदेशक चेक पायलटों, लाइन प्रशिक्षण कैप्टनों, टाइप रेटिंग प्रशिक्षकों, परीक्षकों और नामित परीक्षकों के अनुमोदन के लिए आवश्यकताओं को विनिर्दिष्ट कर सकते हैं।

(5) उप-नियम (3) के अधीन प्रदान किया गया अनुमोदन, जब तक कि उसे निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, पांच वर्ष से अधिक की अवधि के लिए विधिमान्य रहेगा और संतुष्ट होने पर महानिदेशक इसे एक बार में पांच वर्ष से अधिक की अतिरिक्त अवधि के लिए नवीकृत कर सकेगा।

(6) महानिदेशक उप-नियम (3) के अंतर्गत अनुमोदित चेक पायलटों, लाइन प्रशिक्षण कैप्टनों, टाइप रेटिंग प्रशिक्षकों, परीक्षकों और पदनामित परीक्षकों की मानकीकरण जांच के लिए परीक्षकों की नियुक्ति भी कर सकते हैं और वह तरीका भी विनिर्दिष्ट कर सकते हैं जिससे ऐसी जांच की जाएगी।

(7) महानिदेशक सुनवाई का उचित अवसर देने के बाद, किसी आवेदक को कंप्यूटर नंबर के लिए आवेदन करने से या किसी उम्मीदवार को किसी लाइसेंसिंग परीक्षा और/या किसी उड़ान परीक्षण में बैठने से स्थायी रूप से या अस्थायी रूप से रोक सकते हैं, यदि उनकी राय में, आवेदक ने ऐसी परीक्षा में बैठने के लिए पात्रता मानदंड को अर्हता प्राप्त करने के लिए फर्जी दस्तावेज प्रस्तुत किए हैं या परीक्षण या परीक्षा के दौरान अनुचित साधन अपनाए हैं। महानिदेशक किसी उम्मीदवार द्वारा उत्तीर्ण किसी भी परीक्षा को शून्य और अमान्य घोषित कर सकते हैं, यदि महानिदेशक की राय में, उम्मीदवार पात्रता मानदंडों को पूरा नहीं कर रहा था या उम्मीदवार ने ऐसी परीक्षा में बैठने के लिए पात्रता मानदंडों को अर्हता प्राप्त करने के लिए फर्जी दस्तावेज प्रस्तुत किए हैं।

टिप्पणी: महानिदेशक अभ्यर्थियों द्वारा किए गए कार्यों के प्रकार निर्धारित कर सकते हैं जो उनकी राय में अनुचित साधनों की परिभाषा के अंतर्गत आते हैं।

(8) महानिदेशक, किसी परीक्षक या बोर्ड द्वारा संचालित किसी उड़ान परीक्षण या परीक्षा को शून्य और अमान्य घोषित कर सकेगा, यदि महानिदेशक की राय में परीक्षण या परीक्षा उसके समाधान के रूप में नहीं की गई है, और परीक्षण या परीक्षा को किसी अन्य परीक्षक या बोर्ड द्वारा पुनः कराए जाने की अपेक्षा कर सकेगा और महानिदेशक, परीक्षक के विरुद्ध ऐसी कार्रवाई भी कर सकेगा, जैसी वह नियम 212 के अधीन उचित समझे।

(9) यदि कोई अनुज्ञप्ति धारक या अनुज्ञप्ति या रेटिंग के लिए कोई अभ्यर्थी, अनुज्ञप्ति या रेटिंग जारी करने या उसके नवीकरण के लिए उसके द्वारा सफलतापूर्वक लिए गए किसी उड़ान परीक्षण के पश्चात् किसी उड़ान परीक्षण में असफल हो जाता है, तो पूर्ववर्ती परीक्षण, जहां तक वह उस पश्चातवर्ती उड़ान परीक्षण से प्रभावित होता है जिसमें वह असफल हुआ है, पश्चातवर्ती परीक्षण की तारीख से अविधिमान्य माना जाएगा और ऐसे पूर्व परीक्षण के परिणामस्वरूप प्राप्त विशेषाधिकार वापस लिए गए समझे जाएंगे।

(10) उड़ान चालक दल अनुज्ञप्ति और रेटिंग जारी करने के लिए तकनीकी परीक्षाओं का विस्तृत पाठ्यक्रम महानिदेशक द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

82. अनुज्ञप्ति और उनका नवीकरण - (1) नियम 69 के उप-नियम (1) के अनुभाग (क) से (ढ) में उल्लिखित लाइसेंस और रेटिंग, प्रत्येक लाइसेंस या रेटिंग के संबंध में नियम 80 और अनुसूची 1 में निर्दिष्ट अवधि से अधिक किसी भी अवधि के लिए जारी या नवीकृत की जा सकेंगी:

परंतु यह कि यदि नवीकरण के लिए आवेदन की तारीख पर अनुज्ञप्ति या रेटिंग नीचे विनिर्दिष्ट अवधि के लिए समाप्त हो गई है, तो आवेदक को उनके सामने विनिर्दिष्ट परीक्षाओं और कौशल परीक्षणों और ऐसी अन्य परीक्षाओं और परीक्षणों में अर्हता प्राप्त करने की आवश्यकता हो सकती है, जिन्हें महानिदेशक उस अनुज्ञप्ति या रेटिंग को धारण करने के लिए आवेदक की सक्षमता का आकलन करने के लिए आवश्यक समझे:

(क) 2 वर्ष से अधिक किन्तु 3 वर्ष से अधिक नहीं की अवधि के लिए - कौशल परीक्षण और वायु विनियम।

(ख) तीन वर्ष से अधिक की अवधि के लिए - अनुज्ञप्ति या रेटिंग जारी करने के लिए आवश्यक सभी परीक्षाएं और परीक्षण।

परंतु और यह कि महानिदेशक, अनुज्ञप्ति या रेटिंग के नवीकरण से पहले, आवेदक से उसी वर्ग के अनुज्ञप्ति या रेटिंग जारी करने के लिए सभी या किसी भी आवश्यकता को पूरा करने की अपेक्षा कर सकता है, यदि महानिदेशक की राय में आवेदक की अर्हता अनुज्ञप्ति या रेटिंग के लिए अपेक्षित मानक से कम है:

परंतु यह भी है कि ऐसे मामले में जहां समाप्त हो चुके भारतीय वाणिज्यिक अनुज्ञप्ति का धारक किसी संविदाकारी राज्य द्वारा जारी विधिमान्य समतुल्य वाणिज्यिक अनुज्ञप्ति पर उड़ान भर रहा है और भारतीय अनुज्ञप्ति के नवीकरण के लिए उड़ान अनुभव की अपेक्षा को पूरा करता है, तो यदि उसका भारतीय अनुज्ञप्ति दो वर्ष से अधिक

समय से समाप्त हो चुका है, तो महानिदेशक द्वारा आवश्यक समझी जाने वाली परीक्षाओं और परीक्षणों में अर्हता प्राप्त करने के पश्चात उसका नवीकरण किया जाएगा:

परंतु यह भी है कि पायलट या उड़ान इंजीनियर के मामले में महानिदेशक अनुज्ञप्ति या रेटिंग का नवीनीकरण करते समय वायुयान रेटिंग में दर्ज किसी भी प्रकार के वायुयान को हटा सकता है, यदि वह इस बात से संतुष्ट है कि अनुज्ञप्ति धारक के पास उचित उड़ान अनुभव नहीं है या उसके पास उस प्रकार के वायुयान पर सक्षमता का अपेक्षित मानक नहीं है:

परंतु यह भी है कि महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अनुज्ञप्ति या रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने के लिए सक्षमता और हाल के अनुभव की आवश्यकताओं को अनुज्ञप्ति या रेटिंग के नवीकरण से पहले पूरा किया जाएगा।

(2) अनुज्ञप्ति धारक, यदि उसके पास निम्नलिखित लक्षण हों तो, पुनः चिकित्सा परीक्षण के पश्चात् स्वस्थ घोषित किए बिना अपने अनुज्ञप्ति के विशेषाधिकारों का प्रयोग नहीं करेगा-

(क) वह उस कार्य के लिए, जिसके लिए उसे अनुज्ञप्ति दिया गया है, पन्द्रह दिन या उससे अधिक की अवधि के लिए असमर्थ हो गया हो ; या

(ख) किसी दुर्घटना में लगी चोट, जो उसके अनुज्ञप्ति के विशेषाधिकारों के प्रयोग के दौरान या अन्यथा घटित होती है और जिससे उसके कर्तव्यों के निर्वहन में उसकी अक्षमता या दक्षता में कमी आने की संभावना हो ।

अनुज्ञप्ति धारक या उसके नियोक्ता को बीमारी या चोट के सभी प्रासंगिक विवरण तत्काल महानिदेशक को सूचित करने होंगे।

(3) उप-नियम (2) के अधीन अयोग्य घोषित किए गए व्यक्ति का अनुज्ञप्ति तब तक अविधिमान्य माना जाएगा जब तक कि धारक नए सिरे से चिकित्सा परीक्षण नहीं करा लेता।

(4) अनुज्ञप्ति धारक किसी भी अवधि के दौरान अपने अनुज्ञप्ति के विशेषाधिकारों का प्रयोग नहीं करेगा जब उसे पता हो कि उसकी शारीरिक स्थिति उस श्रेणी के अनुज्ञप्ति के लिए अपेक्षित मानक से कम हो गई है।

83. विदेशी अनुज्ञप्तियों का विधिमान्यकरण — जब किसी विदेशी राज्य में सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुज्ञप्ति प्रदान किया गया है और वह उस समय लागू है, तो केंद्रीय सरकार ऐसी शर्तों और सीमाओं के अधीन और ऐसी अवधि के लिए, जैसा वह ठीक समझे, ऐसे अनुज्ञप्ति को भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान उड़ाने के लिए प्राधिकार द्वारा विधिमान्य कर सकेगी और इस प्रकार विधिमान्य किया गया अनुज्ञप्ति नियम 212 और 213 के उपबंधों के अधीन होगा और यदि अनुज्ञप्ति रद्द या निलंबित कर दिया जाता है तो अनुज्ञप्ति का ऐसा वैधीकरण समाप्त हो जाएगा।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अधीन आने वाला विदेश में रजिस्ट्रीकृत वायुयान भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान के रूप में समझा जाएगा और नियम 1 के उप-नियम (5) के

अधीन आने वाला भारतीय रजिस्ट्रीकृत वायुयान ऐसे वायुयान के रूप में समझा जाएगा जो भारत में रजिस्ट्रीकृत नहीं है।

84. उड़ान चालक कर्मीदल की लॉग बुक और उड़ान समय का लॉगिंग — (1) इन नियमों के अंतर्गत अनुज्ञप्ति प्राप्त उड़ान चालक दल का प्रत्येक सदस्य महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप में एक व्यक्तिगत लॉग बुक बनाए रखेगा तथा सभी उड़ान समय उसमें दर्ज किए जाएंगे।

(2) लॉगबुक महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप और तरीके से बनाए रखा जाएगा

(3) लॉग बुक को उसमें अंतिम प्रविष्टि की तारीख से कम से कम 5 वर्ष तक संरक्षित रखा जाएगा।

(4) फ्लाइट कू अपनी-अपनी उड़ानों का विवरण अपनी-अपनी व्यक्तिगत लॉगबुक में दर्ज करेगा। लॉगबुक में प्रविष्टियों की सत्यता के लिए ऑपरेटर/पदधारकों द्वारा महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट तथा उन्हें स्वीकार्य अनुसार प्रमाणित किया जाएगा।

(5) उड़ान का समय, जिसके दौरान पायलट दोहरे प्रशिक्षण के अधीन है, उसकी लॉग बुक में "दोहरे" के रूप में दर्ज किया जाएगा और प्रशिक्षण देने वाला पायलट प्रशिक्षण के अधीन पायलट की लॉग बुक में दिए गए प्रशिक्षण की प्रकृति को दर्शाते हुए प्रविष्टियां करेगा।

(6) किसी पायलट-इन-कमांड के पर्यवेक्षण के अंतर्गत पायलट-इन-कमांड के कर्तव्यों और कार्यों को निष्पादित करने में व्यतीत किया गया उड़ान समय पर्यवेक्षण के अंतर्गत पायलट-इन-कमांड के रूप में दर्ज किया जाएगा, परंतु यह कि वह व्यक्ति अपने पायलट अनुज्ञप्ति की रेटिंग और विशेषाधिकारों के आधार पर उस प्रकार के वायुयान को कमांड में उड़ाने के लिए हकदार और अधिकृत हो। अन्य सभी मामलों में, ऐसे उड़ान समय को सह-पायलट के रूप में टिप्पणी कॉलम में उचित संकेत के साथ दर्ज किया जाएगा।

(7) छात्र पायलट अनुज्ञप्ति का धारक उड़ान समय के केवल उस भाग को पायलट-इन-कमांड के रूप में लॉग इन कर सकता है, जिसके दौरान वह किसी वायुयान का एकमात्र अधिभोगी है, परंतु यह कि ऐसे वायुयान के मामले में, जिसमें नियम 117 के उप-नियम (7) और नियम 75 के अनुसार एक से अधिक पायलटों की आवश्यकता होती है, वह उड़ान समय के उस भाग को पायलट-इन-कमांड के रूप में लॉग इन कर सकता है, जिसके दौरान वह वायुयान के पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करता है।

(8) पायलट अनुज्ञप्ति धारक पायलट-इन-कमांड के रूप में केवल उस उड़ान समय को लॉग कर सकता है जिसके दौरान वह पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करता है। अन्य सभी मामलों में, ऐसे उड़ान समय को सह-पायलट के रूप में लॉग किया जाएगा और टिप्पणी कॉलम में उचित संकेत दिया जाएगा।

(9) एक उड़ान प्रशिक्षक, पायलट-इन-कमांड के रूप में उस उड़ान समय को लॉग कर सकता है जिसके दौरान वह प्रशिक्षक के रूप में कार्य करता है, लेकिन लॉग प्रविष्टियों में टिप्पणी कॉलम में यह दर्शाया जाएगा कि उड़ान का समय प्रशिक्षक के रूप में उड़ाया गया था।

(10) उड़ान के दौरान वायुयान के नियंत्रण में हेरफेर करने वाले पायलट द्वारा इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट टाइम को तभी लॉग किया जा सकता है जब वायुयान को केवल इंस्ट्रूमेंट के संदर्भ में उड़ाया जाता है, या तो वास्तविक या सिमुलेटेड इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट स्थितियों के तहत ओवर-द-टॉप फ्लाइटिंग को इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट टाइम के रूप में लॉग नहीं किया जाएगा।

(11) उड़ान के दौरान पायलट द्वारा उपकरण के संदर्भ में उपकरण ग्राउंड समय को पूर्ण रूप से लॉग किया जा सकता है, किसी भी मान्यता प्राप्त सिंथेटिक डिवाइस में जो उपकरण उड़ान की स्थिति का अनुकरण करता है।

(12) एक पायलट जो परीक्षक के रूप में कार्य करता है, वह उस उड़ान समय को पायलट-इन-कमांड के रूप में लॉग कर सकता है जिसके दौरान वह ऐसा कार्य करता है, परंतु यह कि वह अपने पायलट अनुज्ञप्ति की रेटिंग और विशेषाधिकारों के आधार पर उस प्रकार की उड़ान मशीन के कमांड में उड़ान भरने के लिए हकदार और अधिकृत हो।

(13) एक उड़ान दिक्कालक, उड़ान दिक्कालक के रूप में उड़ान समय लॉग करेगा जिसके दौरान वह वास्तविक दिक्कालन कर्तव्यों में लगा हुआ है। उड़ान समय जिसके दौरान फ्लाइट दिक्कालक अनुज्ञप्ति प्राप्त फ्लाइट नेविगेटर की देखरेख में वास्तविक दिक्कालन कर्तव्यों का पालन करता है, उसे टिप्पणी कॉलम में "पर्यवेक्षण के तहत" संकेत के साथ उड़ान दिक्कालक के रूप में लॉग किया जाएगा।

(14) एक फ्लाइट इंजीनियर उस उड़ान समय को फ्लाइट इंजीनियर के रूप में दर्ज करेगा जिसके दौरान वह वास्तविक फ्लाइट इंजीनियर के कर्तव्यों में लगा हुआ है। उड़ान समय जिसके दौरान फ्लाइट इंजीनियर अनुज्ञप्ति प्राप्त फ्लाइट इंजीनियर की देखरेख में वास्तविक फ्लाइट इंजीनियर के कर्तव्यों का पालन करता है, उसे टिप्पणी कॉलम में "पर्यवेक्षण के तहत" संकेत के साथ फ्लाइट इंजीनियर के रूप में दर्ज किया जाएगा।

(15) एक उड़ान रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर उस उड़ान समय का लॉग बनाएगा जिसके दौरान वह वास्तव में उड़ान रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर के कर्तव्यों का पालन करता है।

(ii) एयरक्राफ्ट इंजीनियर

85. वायुयान अनुरक्षण इंजीनियरों को अनुज्ञप्ति।— (1) केन्द्रीय सरकार इस नियम में विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं को पूरा करने वाले व्यक्तियों को इस नियम में दिए गए अनुसार अनुज्ञप्ति या प्राधिकरण प्रदान कर सकती है।

(2) वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर अनुज्ञप्ति या प्राधिकरण प्रदान करने अथवा उसमें किसी परिवर्तन के लिए आवेदन महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप और तरीके से किया जाएगा।

(3) वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर का अनुज्ञप्ति निम्नलिखित श्रेणियों और उप-श्रेणियों में प्रदान किया जा सकता है, जैसा लागू हो, अर्थात्: -

(क) श्रेणी ए, निम्नलिखित उप-श्रेणियों में वर्गीकृत: -

- (i) ए1 वायुयान टर्बाइन;
- (ii) ए2 वायुयान पिस्टन;
- (iii) ए3 हेलीकॉप्टर टर्बाइन;
- (iv) ए4 हेलीकॉप्टर पिस्टन.

(ख) श्रेणी बी1, निम्नलिखित उप-श्रेणियों में वर्गीकृत:--

- (i) बी1.1 वायुयान टर्बाइन;
- (ii) बी1.2 वायुयान पिस्टन;
- (iii) बी1.3 हेलीकॉप्टर टर्बाइन;
- (iv) बी1.4 हेलीकॉप्टर पिस्टन.

(ग) श्रेणी बी2, सभी विमानों पर लागू।

(घ) सभी विमानों पर लागू श्रेणी बी2एल को महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट 'सिस्टम रेटिंग' के साथ जारी किया जाएगा।

(ड.) श्रेणी बी3, 2000 किलोग्राम अधिकतम टेक-ऑफ द्रव्यमान और उससे कम के पिस्टन-इंजन गैर-दबाव वाले वायुयानों पर लागू।

(च) श्रेणी एल, निम्नलिखित उप-श्रेणियों में वर्गीकृत: -

- (i) एल1सी: कम्पोजिट सेलप्लेन;
- (ii) एल1: सेलप्लेन;
- (iii) एल2सी: कम्पोजिट संचालित सेलप्लेन और कम्पोजिट लाइट एयरक्राफ्ट 1 वायुयान;
- (iv) एल2: संचालित सेलप्लेन और लाइट एयरक्राफ्ट 1 वायुयान;
- (v) एल3एच: गर्म हवा के बैलून;

(vi) एल3जी: गैस बैलून;

(vii) एल4एच: गर्म हवा वाले विमानपोत;

(viii) एल4जी: हल्के वायुयान 2 गैस विमानपोत; तथा

(ix) एल5: हल्के वायुयान 2 के अलावा अन्य गैस विमानपोत ।

टिप्पणी: लाइट एयरक्राफ्ट 1 और लाइट एयरक्राफ्ट 2 से अभिप्रेत एक मानवयुक्त वायुयान जैसा कि महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किया गया है, से है।

(छ) श्रेणी सी, जो वायुयान और हेलीकॉप्टर पर लागू है।

(4) वायुयान अनुरक्षण अनुज्ञप्ति धारक को इस नियम के उप-नियम (10) में निर्धारित प्रमाणन विशेषाधिकारों का प्रयोग करने के लिए अपने अनुज्ञप्ति पर प्रासंगिक रेटिंग अंकित करानी होगी :

(i) श्रेणी बी1, बी2, बी2एल, सी और एल के लिए, प्रासंगिक वायुयान या प्रणाली रेटिंग महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट की जाएगी।

(ii) श्रेणी बी3 के लिए, प्रासंगिक रेटिंग '2000 किलोग्राम अधिकतम टेक-ऑफ द्रव्यमान और उससे कम के पिस्टन इंजन गैर-दबाव वाले विमान' होगी।

(iii) श्रेणी ए के लिए कोई रेटिंग समर्थित नहीं की जाएगी।

(5) वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाएं पूरी करनी होंगी, अर्थात्:-

(क) उसकी आयु 18 वर्ष से कम नहीं होगी;

(ख) उसने किसी मान्यताप्राप्त बोर्ड या विश्वविद्यालय या इसके समकक्ष से भौतिकी, रसायन विज्ञान और गणित के साथ 10+2 परीक्षा उत्तीर्ण की हो;

(ग) उसने महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट लिखित परीक्षा उत्तीर्ण की हो :

परंतु यह कि महानिदेशक, ऐसी शर्तों के अधीन, जिन्हें वह लागू करना उचित समझे, किसी भी आवेदक को लिखित परीक्षा से छूट दे सकेगा, यदि आवेदक के पास वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर की हैसियत से कार्य करने के लिए किसी संविदाकारी राज्य द्वारा प्रदत्त अनुज्ञप्ति है ; तथा

(घ) संबंधित श्रेणी या उप-श्रेणी में निम्नलिखित न्यूनतम व्यावहारिक अनुभव होना चाहिए , अर्थात्:-

(i) श्रेणी ए, उप-श्रेणियां बी1.2, बी1.4 और श्रेणी बी3 के लिए:

(क) वायुयान प्रचालन में व्यावहारिक वायुयान अनुरक्षण का तीन वर्ष का अनुभव; या

(ख) वायुयान परिचालन पर दो वर्ष का व्यावहारिक अनुरक्षण का अनुभव, तथा किसी मान्यता प्राप्त विश्वविद्यालय से वायुयान अनुरक्षण में डिग्री या इंजीनियरिंग में डिग्री प्राप्त की हो; या

(ग) वायुयान प्रचालन पर एक वर्ष का व्यावहारिक अनुरक्षण का अनुभव, तथा नियम 66 के तहत अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन द्वारा आयोजित बुनियादी वायुयान अनुरक्षण प्रशिक्षण को सफलतापूर्वक पूरा किया होना ।

(ii) उप-श्रेणियों बी1.1 और बी1.3 तथा श्रेणी बी2 के लिए:

(क) वायुयान प्रचालन पर व्यावहारिक वायुयान अनुरक्षण का पांच वर्ष का अनुभव; या

(ख) वायुयान परिचालन पर तीन वर्ष का व्यावहारिक अनुरक्षण अनुभव, और किसी मान्यता प्राप्त विश्वविद्यालय से वायुयान अनुरक्षण में डिग्री या इंजीनियरिंग में डिग्री प्राप्त की हो; या

(ग)) वायुयान प्रचालन पर दो वर्ष का व्यावहारिक अनुरक्षण अनुभव और नियम 66 के अंतर्गत अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन द्वारा आयोजित बुनियादी वायुयान अनुरक्षण प्रशिक्षण को सफलतापूर्वक पूरा किया होना ।

(iii) श्रेणी बी2एल के लिए:

(क) वायुयान प्रचालन में व्यावहारिक अनुरक्षण का तीन वर्ष का अनुभव, जिसमें संबंधित सिस्टम रेटिंग शामिल हो, यदि आवेदक के पास कोई पूर्व प्रासंगिक तकनीकी प्रशिक्षण नहीं है; या

(ख) वायुयान परिचालन पर दो वर्ष का व्यावहारिक अनुरक्षण अनुभव , जिसमें संबंधित सिस्टम रेटिंग शामिल हो, और किसी मान्यता प्राप्त विश्वविद्यालय से वायुयान अनुरक्षण में डिग्री या इंजीनियरिंग में डिग्री प्राप्त की हो; या

(ग) वायुयान परिचालन पर एक वर्ष का व्यावहारिक अनुरक्षण अनुभव, जिसमें संबंधित प्रणाली रेटिंग शामिल हो, तथा नियम 66 के तहत अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन द्वारा आयोजित बुनियादी वायुयान अनुरक्षण प्रशिक्षण को सफलतापूर्वक पूरा किया हो ।

(iv) श्रेणी एल के लिए:

(क) संबंधित उप-श्रेणी में अनुरक्षण कार्यकलापों के प्रतिनिधि क्रॉस सेक्शन को कवर करते हुए वायुयान प्रचालन में दो वर्ष का व्यावहारिक अनुभव ; या

(ख) संबंधित उप-श्रेणी में अनुरक्षण कार्यकलापों के प्रतिनिधि क्रॉस सेक्शन को कवर करते हुए वायुयान प्रचालन पर एक वर्ष का व्यावहारिक अनुरक्षण अनुभव, और किसी मान्यता प्राप्त विश्वविद्यालय से विमान अनुरक्षण में डिग्री या इंजीनियरिंग में डिग्री प्राप्त की हो या नियम 66 के तहत अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन द्वारा आयोजित बुनियादी विमान अनुरक्षण प्रशिक्षण सफलतापूर्वक पूरा किया हो:

परंतु यह कि किसी मौजूदा अनुज्ञप्ति में किसी श्रेणी या उप-श्रेणी को जोड़ने या किसी श्रेणी या उप-श्रेणी के भीतर किसी अतिरिक्त श्रेणी या प्रणाली रेटिंग के लिए, श्रेणी, उप-श्रेणी या नई प्रणाली रेटिंग से संबंधित व्यावहारिक अनुरक्षण अनुभव महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाएगा:

परंतु यह भी कि संबंधित श्रेणी में नागरिक विमान अनुरक्षण वातावरण के बाहर अर्जित बारह वर्ष का व्यावहारिक विमान अनुरक्षण अनुभव, नागरिक वायुयान अनुरक्षण वातावरण में कम से कम एक वर्ष के आधुनिक अनुभव के साथ, उपर्युक्त (i) से (iv) में निर्धारित अपेक्षाओं के समतुल्य माना जाएगा।

(v) जटिल मोटर चालित विमानों के संबंध में श्रेणी सी के लिए-

(क) जटिल मोटर चालित वायुयान पर कार्य करने वाले नियम 66 के अंतर्गत अनुमोदित अनुरक्षण संगठन में सहायक कर्मचारी, या सहायक कर्मचारी और प्रमाणन कर्मचारी दोनों के रूप में श्रेणियों बी1.1, बी1.3 या बी2 के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने में तीन वर्ष का अनुरक्षण अनुभव, जिसमें आधार अनुरक्षण सहायक कर्मचारी के रूप में 12 महीने का अनुभव शामिल है; या

(ख) जटिल मोटर चालित वायुयान पर कार्य करने वाले नियम 66 के अंतर्गत अनुमोदित अनुरक्षण संगठन में सहायक कर्मचारी, या सहायक कर्मचारी और प्रमाणन कर्मचारी दोनों के रूप में श्रेणियों बी1.2, बी1.4 या एल5 के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने में पांच वर्ष का अनुरक्षण अनुभव, जिसमें बेस अनुरक्षण सहायक कर्मचारी के रूप में 12 महीने का अनुभव शामिल है;

(vi) जटिल मोटर चालित विमानों (सीएमपीए) के अलावा अन्य विमानों के संबंध में श्रेणी सी के लिए, नियम 66 के तहत अनुमोदित अनुरक्षण संगठन में श्रेणियों बी1 या बी2 या सहायक कर्मचारियों के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने में तीन साल का अनुरक्षण अनुभव, जटिल मोटर चालित विमानों के अलावा अन्य विमानों पर काम करना, जिसमें बेस अनुरक्षण सहायक स्टाफ के रूप में 6 महीने का अनुभव शामिल है;

(ड.) वह महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से, आवेदित श्रेणी या उप-श्रेणी से संबंधित अपने कौशल का प्रदर्शन करेगा।

(6) वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर के अनुज्ञप्ति के विस्तार या अनुमोदन के लिए आवेदक के लिए निम्नलिखित अपेक्षित होगा -

(क) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट उपयुक्त विषय मॉड्यूल में ज्ञान के स्तर को प्रदर्शित करने के लिए लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करना ; और

(ख) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट संबंधित प्रशिक्षण प्राप्त करना, अनुरक्षण का अनुभव प्राप्त करना तथा महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से आवेदित श्रेणी या उप-श्रेणी के लिए संबंधित कौशल का प्रदर्शन करना।

(7) परीक्षा - (क) इस नियम के अधीन अनुज्ञप्ति प्रदान करने या विस्तार करने के लिए परीक्षाएं अनुज्ञप्ति जारी करने या उसमें परिवर्तन के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले दस वर्ष की अवधि के भीतर पूरी की जाएंगी।

(ख) यदि तकनीकी और अन्य परीक्षाएं और/या परीक्षण किसी अवकाश के दिन समाप्त हो जाते हैं, तो उन्हें अगले कार्य दिवस तक विधिमान्य माना जाएगा।

(ग) किसी परीक्षा में अनुत्तीर्ण होने वाले आवेदक को महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अन्य अवधि बीत जाने के बाद ही ऐसी परीक्षा में पुनः बैठने की अनुमति दी जाएगी ।

(8) महानिदेशक परीक्षाएं आयोजित कर सकते हैं, भारत में परीक्षा केंद्र निर्धारित कर सकते हैं, निरीक्षक/विषय विशेषज्ञ (एसएमई) नियुक्त कर सकते हैं तथा परीक्षा आयोजित करने की प्रक्रिया निर्धारित कर सकते हैं।

(9) केन्द्रीय सरकार, वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर अनुज्ञप्ति धारक को संगठन में लाए गए किसी नए वायुयान, इंजन या प्रणाली का अनुरक्षण करने के लिए, जो उसके अनुज्ञप्ति के दायरे में नहीं आता है, प्राधिकार दे सकती है तथा उसे मुक्त करने का प्रमाण-पत्र जारी कर सकती है, परंतु यह कि महानिदेशक को समाधान हो कि आवेदक के पास पर्याप्त ज्ञान, अनुभव और प्रशिक्षण है तथा उसने महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट परीक्षाएं उत्तीर्ण की हैं।

(10) जब तक निलंबित, वापस लेना या निरस्त न कर दिया जाए,-

(क) अनुज्ञप्ति उसमें विनिर्दिष्ट अवधि के लिए विधिमान्य रहेगा, जो प्रत्येक मामले में अधिकतम दस वर्ष की अवधि के अधीन होगा, और नवीकरण के लिए आवेदन प्राप्त होने पर एक बार में अन्य दस वर्षों के लिए नवीकृत किया जा सकेगा:

परंतु यह कि विधिमान्यता समाप्त हो चुके अनुज्ञप्ति का नवीकरण केवल तभी किया जाएगा जब आवेदक महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट परीक्षाएं उत्तीर्ण कर लेगा;

(ख) प्राधिकरण उसमें विनिर्दिष्ट अवधि के लिए विधिमान्य रहेगा, जो प्रत्येक मामले में अधिकतम एक वर्ष की अवधि के अधीन होगा, और नवीनीकरण के लिए आवेदन प्राप्त होने पर एक बार में एक और वर्ष के लिए नवीकृत किया जा सकेगा, परंतु यह आवेदक ने पूर्ववर्ती एक वर्ष में तीन माह की अवधि के लिए कार्यों के निष्पादन में स्वयं को लगाया हो।

(11) वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर अनुज्ञप्ति की विभिन्न श्रेणियों के धारकों को निम्नलिखित विशेषाधिकार प्राप्त होंगे, अर्थात:-

(i)) श्रेणी ए अनुज्ञप्ति धारक को अनुज्ञप्ति पर पृष्ठांकित विमानों की व्यापक श्रेणी के लिए नियम 66 के अंतर्गत अनुमोदित अनुरक्षण संगठन द्वारा जारी किए गए प्राधिकरण पर विशेष रूप से पृष्ठांकित अनुरक्षण कार्यों की सीमाओं के भीतर लघु अनुसूचित लाइन अनुरक्षण और साधारण दोष सुधार के बाद सेवा में जारी करने के लिए प्रमाणपत्र जारी करना होगा और प्रमाणन विशेषाधिकार अनुज्ञप्ति धारक द्वारा प्राधिकरण जारी करने वाले अनुरक्षण संगठन में स्वयं किए गए कार्य तक ही सीमित होंगे।

(ii) श्रेणी बी1 लाइसेंस धारक को सेवा में जारी करने के लिए प्रमाणपत्र जारी करना होगा तथा अनुज्ञप्ति पर उल्लिखित विमान प्रकार के संबंध में विमान संरचना, पावर-प्लांट, यांत्रिक और विद्युत प्रणालियों पर किए गए अनुरक्षण के बाद सहायक स्टाफ के रूप में कार्य करना होगा, वैमानिकी प्रणाली पर कार्य करना होगा, जिसके लिए उनकी सेवाक्षमता को साबित करने के लिए सरल परीक्षाओं की आवश्यकता होगी तथा समस्या निवारण की आवश्यकता नहीं होगी।

स्पष्टीकरण-

(क) श्रेणी बी1 में श्रेणी ए की उपयुक्त उप-श्रेणी शामिल होगी;

(ख) माइक्रोलाइट, लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट, जाइरोप्लेन, ग्लाइडर, बैलून या एयरशिप को श्रेणी ए या श्रेणी बी1 या श्रेणी बी3 या श्रेणी एल में अनुज्ञप्ति रखने वाले एयरक्राफ्ट अनुरक्षण इंजीनियर या महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं को पूरा करने के अधीन अधिकृत व्यक्ति द्वारा प्रमाणित किया जाएगा।

(iii) श्रेणी बी2 अनुज्ञप्ति धारक को जारी करना -

(क) सेवा के लिए मुक्त किए जाने का प्रमाणपत्र और वैमानिकी तथा विद्युत प्रणालियों पर अनुरक्षण के बाद सहायक स्टाफ के रूप में कार्य करना, इंजन और यांत्रिक प्रणालियों के भीतर वैमानिकी और विद्युत कार्य, जिनके लिए अनुज्ञप्ति पर समर्थित वायुयान प्रकार की सेवाक्षमता साबित करने के लिए केवल सामान्य परीक्षणों की आवश्यकता होती है ;

(ख) अनुज्ञप्ति पर पृष्ठांकित वायुयान प्रकार के अनुमोदित अनुरक्षण संगठन द्वारा जारी प्रमाणन प्राधिकरण पर विशेष रूप से पृष्ठांकित कार्यों की सीमाओं के भीतर लघु अनुसूचित लाइन अनुरक्षण और सामान्य दोष सुधार के बाद सेवा में जारी करने का प्रमाणपत्र और यह प्रमाणन विशेषाधिकार उस कार्य तक सीमित होगा जिसे अनुज्ञप्ति धारक ने प्रमाणन प्राधिकरण जारी करने वाले अनुरक्षण संगठन में व्यक्तिगत रूप से किया है और अनुज्ञप्ति पर पहले से ही पृष्ठांकित रेटिंग तक सीमित होगा।

(iv) श्रेणी बी2एल अनुज्ञप्ति धारक को सेवा मुक्त करने का प्रमाणपत्र जारी करना तथा विद्युत प्रणालियों पर किए गए अनुरक्षण के लिए बी2एल सहायक स्टाफ के रूप में कार्य करना; अनुज्ञप्ति पर विशेष रूप से उल्लिखित प्रणाली रेटिंग की सीमाओं के भीतर वैमानिक प्रणालियों पर किया गया अनुरक्षण; तथा 'एयरफ्रेम प्रणाली' रेटिंग होने पर, पावर प्लांट और यांत्रिक प्रणालियों के भीतर विद्युत और वैमानिकी कार्यों का निष्पादन, जिनकी सेवाक्षमता को साबित करने के लिए केवल सामान्य परीक्षणों की आवश्यकता होती है।

(v) श्रेणी बी3 अनुज्ञप्ति धारकों को सेवा मुक्त करने का प्रमाणपत्र जारी करना तथा वायुयान संरचना, इंजन और यांत्रिक तथा विद्युत प्रणालियों पर अनुरक्षण के बाद सहायक स्टाफ के रूप में कार्य करना, वैमानिकी प्रणालियों पर कार्य करना, जिनके लिए उनकी सेवाक्षमता साबित करने के लिए केवल सामान्य परीक्षणों की आवश्यकता होती है तथा '2000 किलोग्राम अधिकतम टेक-ऑफ द्रव्यमान और उससे कम के पिस्टन-इंजन वाले गैर-दबाव वाले विमानों' के समस्या निवारण की आवश्यकता नहीं होती है।

(vi) श्रेणी एल अनुज्ञप्ति धारक को सेवा मुक्त करने के प्रमाणपत्र जारी करने होंगे तथा वायुयान संरचना, विद्युत संयंत्र और यांत्रिकी एवं विद्युत प्रणालियों पर किए जाने वाले अनुरक्षण के लिए एल सहायक स्टाफ के रूप में कार्य करना होगा; रेडियो, आपातकालीन लोकेटर ट्रांसमीटर और ट्रांसपोंडर प्रणालियों पर कार्य करना होगा ; तथा अन्य वैमानिकी प्रणालियों पर कार्य करना होगा, जिनकी सेवाक्षमता को प्रमाणित करने के लिए सामान्य परीक्षण की आवश्यकता होती है।

(vii) श्रेणी सी अनुज्ञप्ति धारक अनुज्ञप्ति पर अंकित प्रकार के वायुयान के संबंध में आधार अनुरक्षण के बाद सेवा में वापसी का प्रमाणपत्र जारी कर सकते हैं। विशेषाधिकार सभी प्रणालियों सहित पूरे वायुयान पर लागू होते हैं।

स्पष्टीकरण -सामान्य परीक्षण से अभिप्रेत अनुमोदित अनुरक्षण डेटा में वर्णित परीक्षण से है और इसकी प्रकृति ऐसी है कि वायुयान प्रणाली की सेवाक्षमता को वायुयान नियंत्रणों, स्विच, बिल्ट-इन परीक्षण उपकरण (बीआईटीई), केंद्रीय अनुरक्षण कंप्यूटर (सीएमसी) या बाहरी परीक्षण उपकरण जिनके लिए विशेष प्रशिक्षण की आवश्यकता नहीं होती है, के माध्यम से सत्यापित किया जाता है।

(12) प्रमाणन विशेषाधिकार का प्रयोग केवल तभी किया जाएगा जब अनुज्ञप्ति धारक महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट शर्तों को पूरा करता हो।

(13) पुराने प्रारूप में विधिमान्य वायुयान अनुरक्षण इंजीनियरी अनुज्ञप्ति रखने वाले व्यक्ति को महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट शर्तों के अधीन, बिना किसी सीमा के या बिना किसी अतिरिक्त जांच के, इस नियम के अंतर्गत उपयुक्त श्रेणी में वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर अनुज्ञप्ति जारी किया जा सकता है।

(14) इन नियमों के नियम 212 के उप-नियम (3) के उपबंधों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, केन्द्रीय सरकार, ऐसी जांच के पश्चात्, जिसे वह ठीक समझे और सुनवाई का उचित अवसर देने के पश्चात्, इस नियम के अधीन दिए गए किसी अनुज्ञप्ति या प्राधिकरण को वापस लेना, निरस्त, निलंबित या पृष्ठांकित कर सकेगी या चेतावनी या भर्त्सना जारी कर सकेगी या किसी व्यक्ति को अनुज्ञप्ति प्राप्त करने या परीक्षा में बैठने से अस्थायी या स्थायी रूप से रोक सकेगी, जहां उसका समाधान हो जाता है कि,

(क) आवेदक ने जाली दस्तावेज प्रस्तुत किए हों या अहर्ता प्रक्रिया या परीक्षा के दौरान प्रतिरूपण सहित अनुचित या कपटपूर्ण साधनों का उपयोग किया हो ; या

(ख) धारक ने धोखाधड़ीपूर्ण तरीके अपनाकर प्रमाणन विशेषाधिकार प्राप्त किया है ; या

(ग) धारक स्वयं के निरीक्षण के परिणामस्वरूप अपेक्षित अनुरक्षण करने में असफल रहा है, साथ ही उस संगठन या व्यक्ति को इस तथ्य की रिपोर्ट करने में असफल रहा है जिसके लिए अनुरक्षण किया जाना था; या

(घ) धारक ने ऐसे कार्य का निष्पादन किया है या ऐसे कार्य के संबंध में प्रमाणपत्र प्रदान किया है जो सावधानीपूर्वक और सक्षम तरीके से नहीं किया गया है या किसी भी तरह से ऐसा कार्य था जिससे वायुयान की उड़नयोग्यता से समझौता हुआ हो; या

(ङ.) धारक ने इस नियम के उल्लंघन में किसी मामले के संबंध में प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर किए हैं; या

(च) धारक ने यह जानते हुए सेवा के लिए निर्मुक्ति प्रमाणपत्र जारी किया है कि सेवा के लिए निर्मुक्ति प्रमाणपत्र में विनिर्दिष्ट अनुरक्षण नहीं किया गया है या यह सत्यापित किए बिना कि ऐसा अनुरक्षण किया गया है; या

(छ) धारक ने अनुरक्षण अभिलेखों में जालसाजी की है; या

(ज) धारक ने शराब या किसी अन्य नशीले या साइकोएक्टिव पदार्थ के प्रभाव में रहते हुए अनुरक्षण किया है या सेवा से मुक्ति का प्रमाणपत्र जारी किया है; या

(i) किसी अन्य कारण से यह अवांछनीय है कि धारक इस नियम के तहत दिए गए अपने विशेषाधिकारों का प्रयोग जारी रखे।

(15) केन्द्रीय सरकार किसी अनुज्ञप्ति या प्राधिकरण के अनुदान या नवीकरण को रोक सकती है, यदि वह लिखित रूप में दर्ज किए जाने वाले कारणों से, सार्वजनिक हित में ऐसा करना समीचीन समझती है।

टिप्पणी: महानिदेशक अभ्यर्थियों द्वारा किए गए कार्यों के प्रकार निर्धारित कर सकते हैं जो उनकी राय में अनुचित साधनों की परिभाषा के अंतर्गत आते हैं।

(16) महानिदेशक किसी अभ्यर्थी द्वारा उत्तीर्ण किसी परीक्षा को शून्य एवं अमान्य घोषित कर सकते हैं, यदि महानिदेशक की राय में अभ्यर्थी पात्रता मानदण्डों को पूरा नहीं कर रहा था या अभ्यर्थी ने ऐसी परीक्षा में बैठने के लिए पात्रता मानदण्डों को पूरा करने के लिए फर्जी दस्तावेज प्रस्तुत किए हैं।

86. विदेशी वायुयान अनुरक्षण इंजीनियरों अनुज्ञप्तियों का विधिमान्यकरण .— जब किसी वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर को किसी संविदाकारी राज्य में संयुक्त: सक्षम प्राधिकारी द्वारा कोई अनुज्ञप्ति अनुदत्त की गई है और तत्समय प्रवर्तन में है तब केन्द्रीय सरकार ऐसी शर्तों और सीमाओं के अधीन रहते हुए और ऐसी अवधि के लिए, जिसे वह उचित समझे, ऐसी अनुज्ञप्ति पर भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयानों के अनुरक्षण, अनुप्रमाणन के प्रयोजन हेतु ऐसी ही विधिमान्यता प्रदान कर सकेगी मानो वह इन नियमों के अधीन अनुदत्त की गई हो और इस प्रकार विधिमान्यकृत अनुज्ञप्ति, नियम 19, नियम 19 ए तथा नियम 85 के उप-नियम (13) के उपबंधों के अध्याधीन होगी।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अंतर्गत आने वाले विदेशी रजिस्ट्रीकृत वायुयान को भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान माना जाएगा और नियम 1 के उप-नियम (5) के अंतर्गत आने वाले भारतीय वायुयान को भारत में रजिस्ट्रीकृत नहीं होने वाले वायुयान माना जाएगा।

87. वायुयान अनुरक्षण कार्मिकों की लॉग बुक.— प्रत्येक व्यक्ति जो वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर का अनुज्ञप्ति रखता है या इन नियमों के अधीन ऐसे अनुज्ञप्ति के लिए अर्हता प्राप्त करने की प्रक्रिया में है, महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्ररूप और तरीके से एक व्यक्तिगत लॉग बुक रखेगा और अपने द्वारा किए गए या पर्यवेक्षित वायुयान अनुरक्षण कार्य को ऐसी लॉग बुक में रिकॉर्ड करेगा।

(iii) वायु यातायात नियंत्रक

88. वायु यातायात सेवा कार्मिकों के लिए अनुज्ञप्ति की अपेक्षा.- (1) कोई भी व्यक्ति भारतीय वायु क्षेत्र में या भारतीय क्षेत्र के बाहर किसी ऐसे वायु क्षेत्र में वायु यातायात नियंत्रण सेवाएं प्रदान करने में तब तक संलग्न नहीं होगा,

जिसके लिए भारत ने किसी अंतरराष्ट्रीय व्यवस्था के अनुसरण में वायु यातायात नियंत्रण सेवाएं प्रदान करने का दायित्व लिया है, जब तक कि उसके पास इन नियमों के अंतर्गत जारी विधिमाम्य वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति न हो।

(2) विनिर्दिष्ट सैन्य प्राधिकारी इस भाग के प्रावधानों के अनुसार और महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट शर्तों के अधीन सैन्य उपयोग के लिए विनिर्दिष्ट विमानक्षेत्र में नागरिक विमानों को विमान यातायात सेवाएं प्रदान कर सकता है।

89. रेटिंग और यूनिट पृष्ठांकन की अपेक्षा.- (1) कोई भी व्यक्ति वायु यातायात नियंत्रण यूनिट में वायु यातायात नियंत्रक के रूप में तब तक कर्तव्य नहीं निभाएगा जब तक कि उसके अनुज्ञप्ति में उक्त प्रयोजन के लिए रेटिंग न हो:

परंतु यह कि छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति या वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति का धारक, अपने अनुज्ञप्ति में ऐसी रेटिंग के समर्थन के लिए अर्हता प्राप्त करने के प्रयोजनार्थ, किसी विशिष्ट वायु यातायात नियंत्रण यूनिट में संबंधित रेटिंग के बिना, उस विशिष्ट वायु यातायात नियंत्रण यूनिट के लिए रेटिंग रखने वाले तथा महानिदेशक द्वारा या महानिदेशक द्वारा विशिष्ट रूप से अधिकृत किसी अन्य संगठन द्वारा प्रशिक्षक के रूप में कार्य करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति के प्रत्यक्ष पर्यवेक्षण के अधीन कार्य कर सकेगा।

(2) अनुज्ञप्ति में एक या एक से अधिक वायु यातायात नियंत्रण इकाइयों के लिए रेटिंग हो सकती है।

(3) उप-नियम (1) में निहित किसी बात के होते हुए भी, महानिदेशक या महानिदेशक द्वारा इस प्रयोजन के लिए विशेष रूप से अधिकृत कोई अन्य संगठन निम्नलिखित को प्राधिकृत कर सकता है-

(i) वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति धारक को, उसके अनुज्ञप्ति पर उस यूनिट का समर्थन किए बिना, नव स्थापित वायु यातायात नियंत्रण यूनिट में कार्य करने की अनुमति, परंतु यह कि उसने उक्त यूनिट के लिए अनुकरण प्रशिक्षण पूरा कर लिया हो और महानिदेशक द्वारा या महानिदेशक द्वारा इस प्रयोजन के लिए विशेष रूप से प्राधिकृत किसी अन्य संगठन द्वारा विधिवत् अनुमोदित मूल्यांकन बोर्ड द्वारा उसे ऐसे कर्तव्यों के लिए उपयुक्त माना गया हो:

परंतु यह कि ऐसे नव स्थापित वायु यातायात नियंत्रण इकाई की रेटिंग, महानिदेशक द्वारा अनुसूची II की संबंधित धारा के लिए, अनुज्ञप्ति धारक द्वारा विनिर्दिष्ट अनुभव प्राप्त करने के बाद अनुज्ञप्ति पर पृष्ठांकित की जा सकेगी, जिसमें ज्ञान, कौशल और अनुभव की आवश्यकता का अनुपालन माना जाएगा।

स्पष्टीकरण.- इस अनुभाग के प्रयोजन के लिए, "सिमुलेशन प्रशिक्षण" में स्वचालित या कंप्यूटर जनित वायु यातायात वातावरण या सरल प्रशिक्षक-चालित इंटरैक्टिव रोल प्ले शामिल है;

(ii) किसी विमानक्षेत्र पर अस्थायी रूप से विमान यातायात नियंत्रण कर्तव्यों का पालन करने के लिए किसी विमान यातायात नियंत्रक की तैनाती, उसके अनुज्ञप्ति पर उस विमानक्षेत्र का समर्थन किए बिना, परंतु यह कि उसके

पास उच्च विमान यातायात घनत्व वाले किसी अन्य विमानक्षेत्र के लिए समान रेटिंग हो और उसे अस्थायी कर्तव्य के विमानक्षेत्र के लिए रेटिंग रखने वाले विमान यातायात नियंत्रक द्वारा ऐसे कर्तव्यों के लिए उपयुक्त माना जाए।

90. रेटिंग प्रशिक्षण मैनुअल— प्रत्येक हवाई यातायात सेवा स्टेशन पर एक रेटिंग प्रशिक्षण मैनुअल होगा, जिसमें महानिदेशक द्वारा विधिवत् अनुमोदित, अनुसूची II में निर्धारित अपेक्षाओं या रेटिंग को पूरा करने के लिए कार्यस्थल पर प्रशिक्षण, परीक्षा, मूल्यांकन और प्रक्रियाओं के लिए पाठ्यक्रम शामिल होगा।

91. चिकित्सा मानक.- (1) नियम 69 के उप-नियम (1) के अनुभाग (ण) से (ध) के तहत प्रदान किया गया कोई अनुज्ञप्ति या रेटिंग तब तक जारी या नवीनीकृत नहीं की जाएगी जब तक कि आवेदक के पास अनुमोदित चिकित्सा प्राधिकारी के साथ चिकित्सा परीक्षा लेने और महानिदेशक द्वारा इस प्रयोजन के लिए विनिर्दिष्ट चिकित्सा मानकों को पूरा करने के बाद महानिदेशक द्वारा जारी चिकित्सा फिटनेस मूल्यांकन न हो:

परंतु यह कि यदि अनुमोदित चिकित्सा प्राधिकारी की राय में आवेदक की स्थिति ऐसी नहीं है कि उसके अनुज्ञप्ति या रेटिंग की विधिमाम्यता की अवधि के दौरान अचानक असमर्थता या अपने कर्तव्यों को सुरक्षित रूप से निभाने में असमर्थता का कोई खतरा उत्पन्न हो और अपेक्षा को पूरा करने में विफलता की भरपाई की जा सकती है और महानिदेशक के पास संतोषजनक साक्ष्य है कि आवेदक ने पहले ही अपनी अहर्ता, कौशल और अनुभव अर्जित कर लिया है और प्रदर्शित कर दिया है जो उसकी कमी की भरपाई करता है, तो मूल्यांकन किसी भी सीमा के साथ जारी किया जा सकता है, जैसा कि उचित समझा जाए, और अनुज्ञप्ति या रेटिंग को ऐसी सीमा के साथ नवीकृत या पृष्ठांकित किया जा सकता है।

स्पष्टीकरण.- इस उप-नियम के प्रयोजनों के लिए अनुमोदित चिकित्सा प्राधिकारी से महानिदेशक द्वारा अनुमोदित चिकित्सा प्राधिकारी अभिप्रेत है।

(2) महानिदेशक किसी अनुज्ञप्ति धारक से किसी भी समय किसी चिकित्सा प्राधिकारी द्वारा चिकित्सा परीक्षण कराने की अपेक्षा कर सकेगा, यदि उसकी राय में, ऐसी परीक्षा संक्रियाओं की सुरक्षा के हित में आवश्यक है।

92. विधिमाम्य चिकित्सा फिटनेस मूल्यांकन के बिना अनुज्ञप्ति विधिमाम्य नहीं - नियम 69 के उप-नियम (1) के अनुभाग (ण) से (ध) के तहत प्रदान किया गया अनुज्ञप्ति तब तक विधिमाम्य नहीं होगा जब तक कि उसके साथ विधिमाम्य चिकित्सा फिटनेस मूल्यांकन न हो और धारक विधिमाम्य चिकित्सा फिटनेस मूल्यांकन के अभाव में अनुज्ञप्ति के विशेषाधिकारों का प्रयोग नहीं करेगा।

93. चिकित्सीय फिटनेस में कमी.- (1) अनुज्ञप्ति धारक किसी भी अवधि के दौरान अपने अनुज्ञप्ति और रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग नहीं करेगा जब वह जानता हो कि उसकी शारीरिक स्थिति खराब हो गई है और चिकित्सीय अहर्ता उस श्रेणी के अनुज्ञप्ति के लिए अपेक्षित मानक से कम हो गई है।

(2) अनुज्ञप्ति धारक अपनी अनुज्ञप्ति के विशेषाधिकारों का प्रयोग तब तक नहीं करेगा जब तक कि उसे ऐसी बीमारी या चोट न लग जाए जिससे वह लगातार बीस दिन से अधिक की अवधि के लिए अपने कर्तव्यों का निर्वहन करने में असमर्थ हो जाए या जिससे उसके कर्तव्यों के निर्वहन में उसकी अक्षमता या दक्षता में कमी आने की संभावना हो।

(3) अनुज्ञप्ति धारक या उसका नियोक्ता बीमारी या चोट के सभी संबंधित विवरण महानिदेशक को तुरंत सूचित करेगा।

(4) उप-नियम (2) के अधीन अक्षम घोषित किए गए व्यक्ति का अनुज्ञप्ति तब तक अविधिमान्य माना जाएगा जब तक कि धारक पुनः चिकित्सा परीक्षण नहीं करा लेता।

94. अनुज्ञप्ति की विधिमान्यता की अवधि और चिकित्सा फिटनेस मूल्यांकन.- (1) छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति जारी होने की तारीख से अधिकतम तीन वर्ष की अवधि के लिए विधिमान्य रहेगा और महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली शर्तों के अधीन अगले तीन वर्ष की अधिकतम अवधि के लिए नवीकृत किया जा सकेगा।

(2) नियम 69 के उप-नियम (5) और (6) तथा नियम 92 , 96 और 70 के अधीन रहते हुए, वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति तब तक विधिमान्य रहेगा जब तक धारक साठ वर्ष की आयु प्राप्त नहीं कर लेता है:

परंतु यह कि यदि धारक ने पांच वर्ष से अधिक समय तक विधिमान्य रेटिंग नहीं रखी है तो अनुज्ञप्ति की वैधता समाप्त हो जाएगी और ऐसे मामले में अनुज्ञप्ति का नवीकरण नियम 98 और अनुसूची 2 की अपेक्षाओं की पूर्ति के अधीन होगा।

(3) चिकित्सा फिटनेस मूल्यांकन की विधिमान्यता की अधिकतम अवधि चिकित्सा परीक्षा की तारीख से चार वर्ष होगी।

(4) उप-नियम (3) में विनिर्दिष्ट चिकित्सा फिटनेस की विधिमान्यता की अवधि, अनुज्ञप्ति धारक के चालीस वर्ष की आयु प्राप्त करने के पश्चात् दो वर्ष तक कम हो जाएगी, जिसे अनुज्ञप्ति धारक के पचास वर्ष की आयु प्राप्त करने के पश्चात् एक वर्ष तक और कम कर दिया जाएगा।

(5) (क) अनुज्ञप्ति की विधिमान्यता अवधि जारी होने की तारीख से प्रारंभ होगी।

(ख) नवीकरण के मामले में, विधिमान्यता की अवधि पिछली विधिमान्यता की समाप्ति की तारीख के बाद की तारीख से शुरू होगी, नवीकरण की तारीख पर ध्यान दिए बिना, परंतु यह कि नवीकरण के लिए आवेदन समाप्ति की तारीख से पहले तीस दिनों की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया गया हो और आवेदन की तारीख को नवीकरण के लिए सभी अपेक्षाएं पूरी हो गई हों।

(ग) किसी अन्य मामले में, अनुज्ञप्ति के नवीकरण की विधिमान्यता नवीकरण की तारीख से शुरू होगी।

(6) (क) प्रारंभिक चिकित्सा फिटनेस मूल्यांकन की विधिमान्यता की अवधि चिकित्सा परीक्षा की तारीख से प्रारंभ होगी।

(ख) नवीकरण के मामले में, चिकित्सा फिटनेस मूल्यांकन की विधिमान्यता की अवधि, नवीकरण की तारीख पर ध्यान दिए बिना, पिछले चिकित्सा फिटनेस मूल्यांकन की समाप्ति की तारीख के बाद की तारीख से शुरू होगी, परंतु यह कि नवीकरण के लिए चिकित्सा परीक्षा पिछली विधिमान्यता की समाप्ति की तारीख से पहले पैंतालीस दिनों से अधिक की अवधि के भीतर आयोजित की गई हो।

(ग) किसी अन्य मामले में, चिकित्सा फिटनेस मूल्यांकन के नवीकरण की विधिमान्यता, नवीकरण की तारीख से शुरू होगी।

95. अनुज्ञप्ति या रेटिंग रखने के लिए अधिकतम आयु सीमा- कोई व्यक्ति नियम 69 के उप-नियम (1) के अनुभाग (ओ) से (वी) के अधीन दी गई अनुज्ञप्ति के विशेषाधिकारों का प्रयोग साठ वर्ष की आयु प्राप्त करने के पश्चात नहीं करेगा।

96. रेटिंग और पृष्ठांकन की विधिमान्यता बनाए रखना- (1) वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति धारक अनुज्ञप्ति के विशेषाधिकारों और अनुज्ञप्ति पर पृष्ठांकित रेटिंग का प्रयोग तब तक नहीं करेगा जब तक कि वह अनुसूची II में निर्धारित अहर्ता और नवीनता संबंधी अपेक्षाओं को पूरा नहीं करता है और यह रेटिंग उस विमान यातायात नियंत्रण इकाई के लिए विधिमान्य है जहां वह कार्य करता है।

(2) यहां तक कि जब कोई व्यक्ति किसी विशेष इकाई में वायु यातायात नियंत्रक के रूप में कार्य करना बंद कर देता है, तो वह अनुसूची II में निर्धारित अहर्ता और नवीनता की अपेक्षा का अनुपालन करके अपनी रेटिंग को चालू रख सकता है।

97. अनुज्ञप्ति धारक का अधिसूचित करने का दायित्व - जब अनुसूची II में अधिकथित रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने के लिए पूर्व शर्तें पूरी नहीं होती हैं, तो अनुज्ञप्ति धारक उस स्थान की वायु यातायात सेवा के प्रभारी व्यक्ति को तत्काल सूचित करेगा और ऐसी शर्तें पूरी होने तक उस पद पर कार्य नहीं करेगा।

98. वैधता समाप्त अनुज्ञप्ति या रेटिंग का नवीकरण.- यदि नवीकरण के लिए आवेदन की तारीख को अनुज्ञप्ति या रेटिंग समाप्त हो चुकी है, तो आवेदक को नौकरी पर प्रशिक्षण प्राप्त करना होगा और उन परीक्षाओं और कौशल मूल्यांकन परीक्षाओं को उत्तीर्ण करना होगा, जैसा कि महानिदेशक द्वारा उस अनुज्ञप्ति या रेटिंग को धारण करने के लिए आवेदक की अहर्ता का आकलन करने के लिए विनिर्दिष्ट किया जा सकता है।

99. सक्षमता का प्रमाण.— (1) किसी अनुज्ञप्ति और रेटिंग की प्राप्ति और नवीकरण के लिए आवेदक को सक्षमता प्राप्त करने और अनुज्ञप्ति या रेटिंग के संबंध में अनुसूची II में निर्धारित परीक्षाओं और परीक्षाओं को संतोषजनक ढंग से उत्तीर्ण करने का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा।

(2) महानिदेशक किसी ऐसे व्यक्ति को, जो संघ की नौसेना, सेना या वायु सेना या किसी तत्समय प्रवृत्त विधि द्वारा गठित संघ के अन्य सशस्त्र बलों का अहर्ता प्राप्त वायु यातायात नियंत्रक है और जो यह दर्शाने के लिए संतोषजनक

साक्ष्य प्रस्तुत करता है कि उसके पास इन नियमों के अधीन अपेक्षित आवश्यक अनुभव, अहर्ता और शारीरिक फिटनेस का स्तर है, सभी या किसी भी परीक्षा और चिकित्सीय या अन्य तकनीकी परीक्षा से छूट दे सकेगा।

(3) महानिदेशक, पाठ्यक्रम की जांच करने के बाद, ऐसे आवेदकों को अनुसूची II के अधीन अपेक्षित परीक्षा उत्तीर्ण करने से छूट प्रदान करने के लिए परीक्षाओं की सापेक्ष समतुल्यता अवधारित कर सकेगा।

(4) महानिदेशक किसी अभ्यर्थी या प्रशिक्षण संगठन से यह अपेक्षा कर सकेगा कि वह ऐसे अभ्यर्थी के संबंध में, जिसने ऐसे प्रशिक्षण प्रतिष्ठान से प्रशिक्षण प्राप्त किया है, सभी सुसंगत प्रशिक्षण अभिलेख, जिनमें पाठ्यक्रम, प्रमाणपत्र, अंक-पत्र, कार्यस्थल प्रशिक्षण परीक्षण रिपोर्ट, मूल्यांकन आदि सम्मिलित हैं, जांच के लिए प्रस्तुत करे।

100. परीक्षण, मूल्यांकन और जांच- (1) महानिदेशक या महानिदेशक द्वारा विशेष रूप से अधिकृत कोई अन्य संगठन अनुसूची-II में निर्धारित ज्ञान के स्तर का परीक्षण करने के लिए परीक्षाएं आयोजित कर सकता है, भारत में परीक्षा केंद्र निर्धारित कर सकता है, निरीक्षकों की नियुक्ति कर सकता है और परीक्षा आयोजित करने की प्रक्रिया निर्दिष्ट कर सकता है।

(2) महानिदेशक अनुज्ञप्ति और रेटिंग जारी करने के लिए परीक्षाओं का विस्तृत पाठ्यक्रम विनिर्दिष्ट करेगा।

(3) (क) महानिदेशक या महानिदेशक द्वारा विधिवत् प्राधिकृत सरकार के नियंत्रणाधीन कोई संगठन अनुसूची II के अंतर्गत अपेक्षित परीक्षाएं और मूल्यांकन करने के लिए परीक्षकों की नियुक्ति कर सकता है और जहां आवश्यक हो, परीक्षाएं और मूल्यांकन करने के लिए बोर्ड की नियुक्ति भी कर सकता है।

(ख) परीक्षकों का चयन महानिदेशक द्वारा इस प्रयोजन के लिए विनिर्दिष्ट मानदंडों के आधार पर किया जाएगा और अनुज्ञप्ति जारी करने या नवीनीकरण करने या अनुज्ञप्ति पर रेटिंग के समर्थन के लिए आयोजित किसी भी परीक्षा और मूल्यांकन के संबंध में परीक्षा और मूल्यांकन रिपोर्ट लाइसेंसिंग प्राधिकारी को प्रस्तुत की जाएगी।

(4) महानिदेशक यह निर्धारित कर सकेंगे कि मूल्यांकन और प्रवीणता जांच किस रीति से की जाएगी।

(5) महानिदेशक किसी व्यक्ति को किसी मूल्यांकन या परीक्षा से स्थायी रूप से या अस्थायी रूप से वंचित कर सकता है, यदि उसकी राय में, उस व्यक्ति ने मूल्यांकन या परीक्षा के दौरान अनुचित साधन अपनाए हैं।

(6) (क) महानिदेशक, किसी प्राधिकृत व्यक्ति या बोर्ड द्वारा संचालित किसी परीक्षा या मूल्यांकन को शून्य और अमान्य घोषित कर सकता है, यदि उसकी राय में, परीक्षा या मूल्यांकन उसके संतोषजनक रूप में नहीं किया गया है, और वह परीक्षा या मूल्यांकन को किसी अन्य प्राधिकृत व्यक्ति या बोर्ड द्वारा पुनः किए जाने की अपेक्षा कर सकता है।

(ख) महानिदेशक ऐसे प्राधिकृत व्यक्ति या बोर्ड के विरुद्ध भी ऐसी कार्रवाई कर सकेगा, जिसे वह नियम 212 के अधीन उचित समझे।

101. वायु यातायात सेवा इकाइयों के रेडियो कॉल संकेतों का प्रयोग — दो-तरफ़ा रेडियो संचार का प्रयोग करने वाला अनुज्ञप्ति धारक किसी कॉल संकेत का प्रयोग, प्रयोग का कारण या प्रयोग की अनुमति उस प्रयोजन के अलावा किसी अन्य प्रयोजन के लिए नहीं देगा, जिसके लिए उस कॉल संकेत को अधिसूचित किया गया है।

102. अनुभव का रिकार्ड और निगरानी अवधि का लॉगिंग — (1) प्रत्येक अनुज्ञप्ति धारक महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रपत्र में एक व्यक्तिगत लॉग बुक बनाए रखेगा और वास्तविक निगरानी अवधि को लॉग करेगा जिसके दौरान उसने अपने अनुज्ञप्ति या रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने के लिए या नौकरी पर प्रशिक्षण के लिए या कौशल मूल्यांकन के लिए या प्रवीणता जांच के लिए कोई कर्तव्य निभाया है।

(2) लॉग बुक में सभी प्रविष्टियाँ या तो स्याही से की जाएंगी या इलेक्ट्रॉनिक रूप से लॉग की जाएंगी।

(3) लॉग बुक को उसमें अंतिम प्रविष्टि की तारीख से कम से कम पांच वर्ष तक संरक्षित रखा जाएगा।

(4) (क) प्रत्येक अनुज्ञप्ति धारक को कम से कम प्रत्येक कैलेंडर माह के अंत में निगरानी अवधि के संबंध में अपनी लॉग बुक में प्रविष्टियों की सटीकता प्रमाणित करनी होगी।

(ख) प्रत्येक तिमाही के अंत में, लॉग बुक को वायु यातायात सेवा इकाई के प्रभारी या महानिदेशक द्वारा ऐसा करने के लिए प्राधिकृत किसी अन्य व्यक्ति द्वारा उसमें की गई प्रविष्टियों की सत्यता के लिए प्रमाणित किया जाएगा।

(5) वह निगरानी समय जिसके दौरान अनुज्ञप्ति धारक नौकरी पर प्रशिक्षण ले रहा है, उसकी लॉग बुक में "नौकरी पर प्रशिक्षण" के रूप में दर्ज किया जाएगा और प्रशिक्षक या कोई अन्य व्यक्ति महानिदेशक द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति, अनुज्ञप्ति धारक की लॉग बुक में दिए गए प्रशिक्षण की प्रकृति को दर्शाते हुए प्रविष्टियों पर प्रतिहस्ताक्षर या सत्यापन भी करेगा।

(6) प्रशिक्षक या परीक्षक अपनी लॉग बुक में उस अवधि को निगरानी अवधि के रूप में दर्ज करेगा जिसके दौरान वह प्रशिक्षक या परीक्षक के रूप में कार्य करता है और लॉग प्रविष्टियों में टिप्पणी कॉलम में यह दर्शाया जाएगा कि निगरानी समय निर्देशात्मक या परीक्षा के उद्देश्य से दर्ज किया गया था।

(iv) रेडियो टेलीफोनी ऑपरेटर

103. रेडियो-टेलीग्राफ उपकरण— (1) कोई भी व्यक्ति भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी वायुयान में रेडियो संचारण उपकरण तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसके पास इस भाग के उपबंधों द्वारा अपेक्षित प्रकार की अनुज्ञप्ति न हो, जो इन नियमों द्वारा रेडियो-टेलीग्राफ या रेडियो-टेलीफोन उपकरण ले जाने के लिए अपेक्षित वायुयान के संबंध में, जैसी भी स्थिति हो, अपेक्षित हो, और उन उपबंधों के अनुसार जारी की गई हो।

(2) वायुयान में ले जाए जाने वाले रेडियो-प्रेषण उपकरण का प्रचालन अंतरराष्ट्रीय दूरसंचार अभिसमय (मैड्रिड, 1932) तथा इसके साथ संलग्न सामान्य रेडियो-संचार विनियमों द्वारा परिभाषित शर्तों के अधीन किया जाएगा, जहां तक ये लागू होते हैं तथा उनका प्रचालन केवल उन घंटों के दौरान किया जाएगा जिनमें ऐसे प्रचालन की अनुमति केन्द्रीय सरकार द्वारा दी गई है।

(3) भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान, जिसके लिए इन नियमों के अनुसार रेडियो-टेलीग्राफ उपकरण ले जाना अपेक्षित है, में नियम 59 के उपबंधों के अनुसार ऐसे उपकरण लगाए जाएंगे।

(4) इस नियम की कोई भी बात किसी व्यक्ति को दूरसंचार अधिनियम, 2023 (2023 का 44) और उसके अधीन बनाए गए नियमों के उन उपबंधों से छूट नहीं देगी, जिनके अनुसार रेडियो-टेलीग्राफ उपकरण के लिए अनुज्ञप्ति लेना आवश्यक है।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अधीन आने वाला विदेश में रजिस्ट्रीकृत वायुयान भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान के रूप में समझा जाएगा और नियम 1 के उप-नियम (5) के अधीन आने वाला भारतीय रजिस्ट्रीकृत वायुयान ऐसे वायुयान के रूप में समझा जाएगा जो भारत में रजिस्ट्रीकृत नहीं है।

104. रेडियो-टेलीफोन उपकरण का प्रचालन- कोई भी व्यक्ति किसी वायुयान स्टेशन या वायुयान भू-स्टेशन की रेडियो टेलीफोन सेवा का प्रचालन नहीं करेगा या प्रचालन की अनुमति नहीं देगा जब तक कि उसके पास सरकार द्वारा जारी या मान्यताप्राप्त विधिमान्य रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति न हो जो वैमानिक मोबाइल सेवा या वैमानिक मोबाइल-उपग्रह सेवा के लिए विशेष रूप से आवंटित आवृत्तियों पर संचालित हो।

105. रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति परीक्षा में उपस्थित होने के लिए पात्रता.- कोई भी व्यक्ति रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति प्रदान करने के लिए परीक्षा में बैठने के लिए पात्र नहीं होगा, जब तक कि आवेदक:—

(क) आवेदन की तिथि को सोलह वर्ष की आयु प्राप्त कर ली हो;

(ख) किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड से दसवीं कक्षा या इसके समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण की हो;

परंतु और यह कि जो आवेदक परीक्षा में असफल हो जाता है, उसे परीक्षा की तारीख से छह सप्ताह की अवधि के भीतर पुनः परीक्षा में बैठने की अनुमति नहीं दी जाएगी:

परंतु यह कि यदि आवेदक भारत का नागरिक नहीं है तो उसे भारत सरकार से सुरक्षा मंजूरी लेनी होगी।

106. आवेदन करना- रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति प्रदान करने के लिए परीक्षा में उपस्थित होने के लिए आवेदन महानिदेशक को महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप और तरीके से किया जाएगा।

107. परीक्षाएं- (1) रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति प्रदान करने के लिए परीक्षा महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप और तरीके से आयोजित की जाएगी।

(2) महानिदेशक भारत में परीक्षा केन्द्र निर्धारित कर सकेंगे, निरीक्षक नियुक्त कर सकेंगे तथा परीक्षा आयोजित करने की प्रक्रिया निर्धारित कर सकेंगे।

(3) महानिदेशक व्यावहारिक परीक्षा आयोजित करने के लिए महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं को पूरा करने वाले परीक्षकों को प्राधिकृत कर सकेगा।

(4) रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति परीक्षा में निम्नलिखित शामिल होंगे:

(क) लिखित परीक्षा; और

(ख) प्रयोगात्मक परीक्षा:

परन्तु यह कि कोई आवेदक तब तक प्रयोगात्मक परीक्षा में बैठने के लिए पात्र नहीं होगा जब तक कि उसने लिखित परीक्षा उत्तीर्ण नहीं कर ली हो:

परन्तु और यह कि महानिदेशक निम्नलिखित आवेदकों को लिखित परीक्षा से छूट दे सकते हैं:

- (i) भारतीय वायु सेना, भारतीय नौसेना या भारतीय सेना या भारतीय तटरक्षक बल का एक योग्य पायलट जिसके पास महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट आवश्यक उड़ान अनुभव और अहर्ता हो;
- (ii) भारतीय वायरलेस टेलीग्राफी वाणिज्यिक रेडियो प्रचालक की दक्षता का प्रमाण पत्र और वायरलेस टेलीग्राफी प्रचालन की अनुज्ञप्तिनियम (, 1954 के तहत जारी वैध रेडियो टेलीफोन प्रचालक (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति

धारक व्यक्ति ;

(iii) वह व्यक्ति जिसके पास विधिमान्य फ्लाइट रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर अनुज्ञप्ति या राष्ट्रमंडल देशों या

फिलीपींस द्वारा जारी समकक्ष अनुज्ञप्ति हो:

परन्तु यह भी कि यदि इन नियमों के प्रारम्भ से पूर्व प्रदान किया गया प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति निलम्बित कर दिया गया हो या ऐसे प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति से संबंधित कोई कार्यवाही लंबित हो तो ऐसे प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति धारक निलम्बन अवधि की समाप्ति तक परीक्षाओं में बैठने के लिए पात्र नहीं होगा।

(5) परीक्षा का पाठ्यक्रम निम्नानुसार होगा:

- (i) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट पाठ्यक्रम के अनुसार विनियमन और प्रक्रिया, रेडियो सिद्धांत और अभ्यास, और रेडियो टेलीफोनी को कवर करने वाली लिखित परीक्षा;
- (ii) प्रयोगात्मक परीक्षा जिसमें सिमुलेटेड वातावरण में रेडियो टेलीफोनी का व्यावहारिक परीक्षण शामिल होगा और आवेदक से यह अपेक्षित होगा कि वह -
 - (क) रेडियो-टेलीफोन कार्य करने की ध्वन्यात्मक वर्णमाला और सामान्य प्रक्रिया का प्रयोग करना;
 - (ख) मोबाइल और/या बेस स्टेशनों से जुड़े संचार का प्रयोग।

स्पष्टीकरण – खंड (ii) के प्रयोजनार्थ आवेदक से प्रेषण के लिए संदेश तैयार करना, यातायात का आदान-प्रदान, प्राथमिकताओं का उपयोग, मौसम संबंधी जानकारी प्राप्त करना, स्थिति रिपोर्ट, संकट, तात्कालिकता और इसी तरह के कार्य करने की अपेक्षा की जाती है।

(6) रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक को लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करने की तारीख से तीन वर्ष के भीतर प्रयोगात्मक परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी:

परंतु यह कि आवेदक या उप-नियम (4) के तहत लिखित परीक्षा में बैठने से छूट प्राप्त व्यक्ति को तीन प्रयासों से अधिक के लिए प्रयोगात्मक परीक्षा में बैठने की अनुमति नहीं दी जाएगी और इन तीन प्रयासों के दौरान उत्तीर्ण होने में असफल होने पर बाद की प्रयोगात्मक परीक्षाओं में बैठने की अनुमति देने से पहले उसे फिर से लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी।

108. प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं- रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाएं पूरी करनी होंगी, अर्थात्: -

(क) आयु - आवेदन की तिथि को आवेदक की आयु सोलह वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए;

(ख) शैक्षिक अहर्ता - आवेदक को किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड से दसवीं कक्षा या इसके समकक्ष उत्तीर्ण होना चाहिए;

(ग) ज्ञान - आवेदक को नियम 107 के अंतर्गत निर्धारित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी।

109. प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति की विधिमान्यता- (1) इन नियमों के अंतर्गत प्रदान किया गया रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति, जब तक निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, धारक के अस्सी वर्ष की आयु प्राप्त करने तक विधिमान्य रहेगा:

परंतु यह कि प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति को अस्सी वर्ष की आयु के बाद भी बढ़ाया जा सकेगा, परंतु यह कि धारक महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं को पूरा करता हो।

(2) इन नियमों के लागू होने की तारीख को विद्यमान प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति इसकी समाप्ति तक विधिमान्य बने रहेंगे और धारक को इन नियमों के अंतर्गत प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति प्रदान किया जा सकेगा परंतु यह कि धारक नियम 107 के अंतर्गत निर्धारित प्रयोगात्मक परीक्षा उत्तीर्ण कर ले।

110. प्रचालन के लिए प्राधिकरण का कार्यक्षेत्र- रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति धारक, केंद्र सरकार द्वारा विनिर्दिष्ट शर्तों को पूरा करने के अधीन, निम्नानुसार मोबाइल स्टेशनों का प्रचालन कर सकता है: -

(क) समुद्री मोबाइल सेवा की आवृत्तियों पर काम करते समय, किसी भी वायुयान स्टेशन की रेडियोटेलीफोन सेवा का प्रचालन करना, परंतु यह कि:

(i) ट्रांसमीटर की अधिकतम एनवेलोप पावर 200 वाट से अधिक नहीं है, या

(ii) ट्रांसमीटर के प्रचालनके लिए केवल सामान्य बाह्य स्विचिंग उपकरणों के उपयोग की आवश्यकता होती है, जिसमें आवृत्ति निर्धारण तत्वों के सभी मैनुअल समायोजन को छोड़ दिया जाता है, जिसमें ट्रांसमीटर द्वारा स्वयं आवृत्तियों की स्थिरता को रेडियो विनियमों द्वारा

विनिर्दिष्ट सहनशीलता की सीमा के भीतर बनाए रखा जाता है और ट्रांसमीटर की अधिकतम एनवेलोप पावर 1.5 किलोवाट से अधिक नहीं होती है।

(ख) वैमानिक मोबाइल सेवा के लिए विशेष रूप से आवंटित आवृत्तियों पर संचालित किसी भी वायुयान स्टेशन की रेडियो टेलीफोन सेवा का प्रचालन करना:

परंतु यह कि ट्रांसमीटर के प्रचालनके लिए केवल सामान्य बाह्य स्विचिंग उपकरणों के उपयोग की आवश्यकता होती है, जिसमें आवृत्ति निर्धारण तत्वों के सभी मैनुअल समायोजन को छोड़ दिया जाता है, और आवृत्तियों की स्थिरता रेडियो विनियमों द्वारा विनिर्दिष्ट सहनशीलता की सीमाओं के भीतर ट्रांसमीटर द्वारा ही बनाए रखी जाती है।

111. प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति में अनुलिपि या भिन्नता का मामला- (1) वह धारक जिसका प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति खो गया है, विकृत हो गया है या नष्ट हो गया है, इसकी सूचना महानिदेशक को देगा।

(2) प्रमाण-पत्र और अनुज्ञप्ति की दूसरी प्रति जारी करने अथवा विद्यमान प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति में भिन्नता के लिए आवेदन महानिदेशक को महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्ररूप और तरीके से किया जाएगा।

(ख) वायुयान के कार्मिक

112. वायुयान के एकल प्रचालन के लिए न्यूनतम आयु— 16 वर्ष से कम आयु का कोई भी व्यक्ति गतिशील वायुयान का एकल प्रचालन नहीं रखेगा और कोई व्यक्ति किसी अन्य व्यक्ति को गतिशील वायुयान का एकल प्रचालन नहीं करने देगा या ऐसा करने की अनुमति नहीं देगा, जब तक कि वह यह न जानता हो या उसके पास यह विश्वास करने का उचित कारण न हो कि ऐसा अन्य व्यक्ति 16 वर्ष की आयु प्राप्त कर चुका है।

113. व्यावसायिक पायलटों के लिए अधिकतम आयु सीमा— (1) इन नियमों के अंतर्गत जारी पायलट अनुज्ञप्ति रखने वाला और 65 वर्ष की आयु प्राप्त कर चुका कोई भी व्यक्ति वाणिज्यिक वायु परिवहन परिचालन में लगे किसी वायुयान में पायलट-इन-कमांड या सह-पायलट के रूप में कार्य नहीं करेगा या पारिश्रमिक या किराये पर नियोजित नहीं किया जाएगा।

(2) इन नियमों के अंतर्गत जारी पायलट अनुज्ञप्ति रखने वाला और साठ वर्ष की आयु प्राप्त कर चुका कोई भी व्यक्ति वाणिज्यिक वायु परिवहन परिचालन में लगे किसी वायुयान में पायलट-इन-कमांड या सह-पायलट के रूप में कार्य नहीं करेगा, जब तक कि वह बहु-चालक दल वाले वातावरण में संचालित न हो और दूसरा पायलट साठ वर्ष से कम आयु का न हो:

परंतु यह कि उप-नियम (2) के प्रावधान एकल पायलट परिचालन के लिए प्रमाणित और भारत के क्षेत्र के भीतर वाणिज्यिक वायु परिवहन परिचालनों में लगे 5700 किलोग्राम से अधिक कुल वजन वाले विमानों के संबंध में लागू नहीं होंगे और बहु-चालक दल के वातावरण में परिचालन नहीं करेंगे।

114. प्रचालन कर्मिंदल का वहन- (1) नियम 72, 73 और 74 के उपबंधों के अधीन रहते हुए, भारत में पंजीकृत प्रत्येक वायुयान को, अपने वहन करने वाले और अपने द्वारा प्रचालित किए जाने वाले कार्मिकों के संबंध में निम्नलिखित अपेक्षाओं का अनुपालन करना होगा, जो संबंधित वायुयान और प्रचालन के प्रकार पर लागू हैं, अर्थात:-

(1) पायलट.-

(क) निजी वायुयान- प्रत्येक निजी विमान को अनुसूची I के अनुसार जारी विधिमान्य पायलट अनुज्ञप्ति धारक व्यक्ति द्वारा उड़ाया जाएगा:

परंतु यह कि:

- (i) किसी निजी वायुयान को छात्र पायलट अनुज्ञप्ति धारक व्यक्ति द्वारा नहीं उड़ाया जाएगा;
- (ii) किसी भी प्रकार के पारिश्रमिक या किराये पर निजी पायलट अनुज्ञप्ति धारक व्यक्ति द्वारा नहीं उड़ाया जाएगा ;
- (iii) किसी निजी वायुयान को, विधिमान्य रात्रि रेटिंग के बिना, निजी पायलट अनुज्ञप्ति धारक व्यक्ति द्वारा रात्रि में नहीं उड़ाया जाएगा ।
- (iv) किसी निजी वायुयान को निजी पायलट अनुज्ञप्ति धारक व्यक्ति द्वारा इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट नियमों के तहत विधिमान्य इंस्ट्रूमेंट रेटिंग के बिना नहीं उड़ाया जाएगा।

(ख) सार्वजनिक परिवहन और हवाई कार्य वायुयान. - प्रत्येक सार्वजनिक परिवहन या हवाई कार्य विमान (माइक्रोलाइट या ग्लाइडर या बैलून के अलावा) को एक उपयुक्त व्यावसायिक पायलट अनुज्ञप्ति धारक व्यक्ति द्वारा अर्थात अनुसूची I के अनुसार जारी वाणिज्यिक, या एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति उड़ाया जाएगा :

परंतु और यह कि माइक्रोलाइट, ग्लाइडर या बैलून के अलावा कोई वायुयान, जो विधिवत् गठित उड़ान या ग्लाइडिंग या बैलूनिंग या एयरोस्पोर्ट क्लब की संपत्ति है या उसके द्वारा उपयोग किया जा रहा है, उसे छात्र पायलट या निजी पायलट अनुज्ञप्ति धारक व्यक्ति द्वारा अनुदेश प्राप्त करने या अर्हता प्राप्त करने, अनुज्ञप्ति का नवीकरण करने या उच्चतर श्रेणी का अनुज्ञप्ति जारी करने के प्रयोजन के लिए उड़ाया जा सकता है:

परंतु यह कि माइक्रोलाइट या ग्लाइडर या बैलून के अलावा कोई वायुयान, जो विधिवत् गठित उड़ान या ग्लाइडिंग या बैलूनिंग या एयरोस्पोर्ट क्लब की संपत्ति है या उसके द्वारा प्रयोग किया जा रहा है, जिसे कोई सदस्य उड़ाता है और जो किसी व्यक्ति को उड़ान में प्रशिक्षण देने के प्रयोजन के अलावा किसी अन्य प्रयोजन के लिए ले जा रहा है, इस नियम के प्रयोजन के लिए सार्वजनिक परिवहन के लिए उड़ाया हुआ नहीं माना जाएगा, तथापि, यदि ऐसे परिवहन के संबंध में, वायुयान के पायलट को प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से भुगतान किया जाता है या वायुयान का पायलट उड़ान या ग्लाइडिंग या बैलूनिंग या एयरोस्पोर्ट क्लब का वेतनभोगी कर्मचारी है, तो वायुयान सार्वजनिक परिवहन के लिए उड़ाया हुआ माना जाएगा ;

(2) उड़ान प्रशिक्षक या सहायक उड़ान प्रशिक्षक.-

(क) प्रत्येक विमान जिसका उपयोग पायलटिंग में दोहरे निर्देश देने के उद्देश्य से किया जा रहा है, उसमें एक व्यक्ति को रखा जाएगा, जिसके पास उपयुक्त व्यावसायिक पायलट अनुज्ञप्ति होगा, अर्थात् वाणिज्यिक, या एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति या पायलट अनुज्ञप्ति, जैसा भी मामला हो, जिसके पास अनुसूची 1 के अनुसार उपयुक्त उड़ान प्रशिक्षक या सहायक उड़ान प्रशिक्षक रेटिंग हो, या महानिदेशक द्वारा लिखित रूप में जारी प्राधिकरण हो।

(ख) उड़ान प्रशिक्षक या सहायक उड़ान प्रशिक्षक की रेटिंग वाले व्यक्ति के अलावा कोई अन्य व्यक्ति वायुयान चलाने के संबंध में निर्देश नहीं देगा, जब तक कि उसे महानिदेशक द्वारा ऐसे निर्देश देने के लिए लिखित रूप में विशेष रूप से प्राधिकृत न किया गया हो।

(3) उड़ान दिक्कालन- प्रत्येक सार्वजनिक परिवहन वायुयान, जो छह सौ एनएम से अधिक की वृहत वृत्त दूरी पर बिना उतरे उड़ान भर रहा हो और जो पर्याप्त स्टैंड-बाय व्यवस्था के साथ वायुयान की तत्काल और निरंतर भू-स्थिति प्रदान करने में सक्षम नौवहन उपकरण से सुसज्जित न हो, अनुसूची 1 के अनुसार लाइसेंस प्राप्त उड़ान दिक्कालक को अपने साथ ले जाएगा, यदि प्रस्तावित उड़ान के मार्ग के तीस एनएम के भीतर स्थित और वायुयान द्वारा उपयोग किए जाने में सक्षम किन्हीं दो लगातार रेडियो दिक्कालन फिक्सिंग एड्स के बीच की कुल दूरी छह सौ एनएम से अधिक है:

परंतु यह कि महानिदेशक किसी भी उड़ान में वायुयान पर उड़ान दिक्कालक ले जाने की अपेक्षा करते हैं।

(4) उड़ान इंजीनियर- जहां किसी उड़ान इंजीनियर को उप-नियम (6) के अधीन उड़ान चालक दल के सदस्य के रूप में वायुयान पर ले जाया जाना अपेक्षित है, वहां वह अनुसूची 1 के अनुसार समुचित अनुज्ञप्ति धारक व्यक्ति होगा।

(5) उड़ान रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर- ऐसा विमान जो नियम 59 के अनुसार रेडियो उपकरण से सुसज्जित है या सुसज्जित होना अपेक्षित है और जो रेडियो टेलीफोनी द्वारा संचार करता है, ऐसे विमान पर रेडियो उपकरण संचालित करने के लिए, अनुसूची 1 के अनुसार जारी किया गया फ्लाइट रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर अनुज्ञप्ति या फ्लाइट रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर अनुज्ञप्ति (प्रतिबंधित) रखने वाले व्यक्ति को ले जाएगा।

(6) किसी भी उड़ान के लिए न्यूनतम चालक कर्मिंदल.- भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी वायुयान की किसी भी उड़ान का प्रचालन करने वाले उड़ान चालक दल के सदस्यों की संख्या और विवरण इस प्रकार होगा:-

(क) यदि वायुयान के संबंध में उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र लागू है, तो कम से कम उन व्यक्तियों की संख्या और विवरण, जो उस वायुयान के लिए उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र में न्यूनतम प्रचालन दल के रूप में विनिर्दिष्ट हैं;

(ख) यदि वायुयान के संबंध में कोई उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र प्रवृत्त नहीं है, किन्तु उस वायुयान के संबंध में उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र पहले से प्रवृत्त है, तो कम से कम उन व्यक्तियों की संख्या और विवरण जो उस वायुयान के अंतिम प्रवृत्त उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र में न्यूनतम प्रचालक दल के रूप में विनिर्दिष्ट हैं;

(ग) यदि वायुयान के संबंध में कोई उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र लागू नहीं है या रहा है और वह वायुयान एक प्रोटोटाइप (संशोधित) वायुयान के अनुरूप श्रृंखला वायुयान है जिसके संबंध में उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र जारी किया गया है, तो कम से कम उस उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र में न्यूनतम प्रचालक दल के रूप में विनिर्दिष्ट व्यक्तियों की संख्या और विवरण;

(घ) अन्य सभी मामलों में, वायुयान की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कम से कम उतनी संख्या और प्रकार के व्यक्ति, जो महानिदेशक द्वारा अनुमोदित हों।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अधीन आने वाला विदेश में रजिस्ट्रीकृत वायुयान भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयान के रूप में समझा जाएगा और नियम 1 के उप-नियम (5) के अधीन आने वाला भारतीय रजिस्ट्रीकृत वायुयान ऐसे वायुयान के रूप में समझा जाएगा जो भारत में रजिस्ट्रीकृत नहीं है।

115. केबिन क्रू का वहन.- (1) भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी भी वायुयान को यात्रियों के सार्वजनिक परिवहन के लिए तब तक प्रचालित नहीं किया जाएगा, जब तक कि वायुयान में निम्नलिखित न्यूनतम संख्या में केबिन क्रू सवार न हों, जो ऐसे कर्तव्यों का पालन करने के प्रयोजनार्थ हों, जो वायुयान के प्रचालक या कमांड पायलट द्वारा यात्रियों की सुरक्षा के हित में सौंपे जाएं, अर्थात्:-

(क) ऐसे विमान के लिए जिसकी बैठने की क्षमता 10 एक केबिन क्रू से कम और 50 से अधिक यात्रियों की न हो।

(ख) ऐसे हेलीकॉप्टर के लिए जिसकी बैठने की क्षमता एक केबिन क्रू 20 से कम और 50 से अधिक यात्रियों की न हो।

(ग) 50 से अधिक यात्रियों की बैठने की क्षमता वाले विमान या हेलीकॉप्टर केबिन के लिए दो केबिन क्रू तथा 99 यात्रियों की बैठने की क्षमता से ऊपर 50 यात्रियों वाली प्रत्येक इकाई (या एक इकाई के भाग) के लिए एक केबिन क्रू।

(2) उप-नियम (1) में किसी बात के होते हुए भी, यदि वायुयान निर्माता द्वारा उपयोग किए जा रहे वायुयान के प्रकार के लिए कोई उच्चतर संख्या विनिर्दिष्ट की जाती है, तो चालक दल के सदस्यों की वह न्यूनतम संख्या वायुयान पर ले जाई जाएगी:

परंतु यह कि बहु-गलियारों (एकल या बहु-डेक) के मामले में प्रत्येक फ्लोर लेवल के निकास के लिए कम से कम एक चालक दल का सदस्य और प्रमाणीकरण के प्रयोजन के लिए, यदि आपातकालीन निकासी प्रदर्शन करने के लिए

चालक दल के सदस्यों की किसी अधिक संख्या की आवश्यकता होती है तो उतनी संख्या में चालक दल के सदस्यों को जहाज पर ले जाया जाएगा।

(3) केबिन कू निम्नलिखित स्थानों पर स्थित होगा-

(क) उड़ान भरने और उतरने के दौरान यथासंभव फ्लोर लेवल के निकास द्वार के निकट; तथा

(ख) किसी अन्य समय, वायुयान में किसी उपयुक्त स्थान पर, ताकि आपातकालीन निकासी की स्थिति में यात्रियों के लिए सबसे प्रभावी निकास की व्यवस्था की जा सके।

(4) ऑपरेटर यह सुनिश्चित करेगा कि केबिन कू का प्रत्येक सदस्य महानिदेशक द्वारा समय-समय पर विनिर्दिष्ट आयु, अहर्ता, प्रशिक्षण और चिकित्सा मूल्यांकन की अपेक्षाओं को पूरा करता है।

(5) केबिन कू का प्रत्येक सदस्य, वायुयान पर ड्यूटी के लिए नियुक्त होने से पहले, अनुमोदित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम को सफलतापूर्वक पूरा करेगा, जिसके बाद निकासी प्रक्रिया, आपातकालीन उपकरणों के स्थान और उपयोग तथा महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किसी अन्य अपेक्षा के संबंध में समय-समय पर अनुमोदित पुनश्चर्या पाठ्यक्रम पूरा करेगा।

(6) जब भी किसी उड़ान में दो या अधिक केबिन कू सदस्यों को नियुक्त किया जाता है, तो ऑपरेटर एक अनुभवी केबिन कू सदस्य को वरिष्ठ केबिन कू सदस्य के रूप में नामित करेगा, जो प्रचालन मैनुअल में विनिर्दिष्ट केबिन सुरक्षा और आपातकालीन प्रक्रिया के प्रचालन और समन्वय के लिए पायलट-इन-कमांड के प्रति उत्तरदायी होगा:

परंतु यह कि वरिष्ठ केबिन कू सदस्य के पास केबिन कू के रूप में न्यूनतम एक वर्ष का अनुभव हो तथा उसने महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रशिक्षण सफलतापूर्वक प्राप्त कर लिया हो।

(7) प्रचालक उप-नियम (5) के अनुसार प्रशिक्षण पूरा होने के बाद प्रत्येक केबिन कू द्वारा सुरक्षा और आपातकालीन कर्तव्यों को पूरा करने में दक्षता की जांच करेगा और यह जांच महानिदेशक द्वारा अनुमोदित और विनिर्दिष्ट अहर्ता रखने वाले प्रशिक्षकों द्वारा की जाएगी।

(8) कोई भी केबिन कू तीन से अधिक प्रकार के विमानों पर ड्यूटी नहीं करेगा।

स्पष्टीकरण.- इस उप-नियम के प्रयोजनों के लिए, विमानों के प्रकारों को भिन्न प्रकार का माना जाएगा यदि वे निम्नलिखित सभी पहलुओं में समान नहीं हैं, अर्थात:-

(क) आपातकालीन निकास संचालन;

(ख) सुरक्षा उपकरण का स्थान और प्रकार; और

(ग) आपातकालीन प्रक्रियाएं

(9) यदि महानिदेशक की यह राय है कि ऐसा करना समीचीन है तो वह आदेश द्वारा तथा लिखित में कारण दर्ज करके उप-नियम (1) की अपेक्षा को पूर्णतः या आंशिक रूप से छूट दे सकेगा।

116. फ्लाइट डिस्पैचर अनुमोदन.- (1) कोई भी प्रचालक महानिदेशक के पूर्व अनुमोदन के बिना किसी व्यक्ति को फ्लाइट डिस्पैचर के रूप में कार्य नहीं सौंपेगा।

(2) कोई प्रचालक उड़ान प्रेषक का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए महानिदेशक को निर्धारित शुल्क के साथ आवेदन कर सकता है।

(3) महानिदेशक फ्लाइट डिस्पैचर के अनुमोदन के लिए अपेक्षाओं को विनिर्दिष्ट कर सकते हैं।

(4) महानिदेशक, इस बात से संतुष्ट होने पर कि किसी व्यक्ति ने फ्लाइट डिस्पैचर के रूप में कार्य करने के लिए सभी अपेक्षाएं पूरी कर ली हैं, प्रचालक को फ्लाइट डिस्पैचर का अनुमोदन प्रदान कर सकेगा।

(5) उप-नियम (4) के अधीन प्रदान किया गया अनुमोदन, जब तक कि उसे निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, पांच वर्ष से अधिक की अवधि के लिए विधिमान्य रहेगा और संतुष्ट होने पर महानिदेशक इसे एक बार में पांच वर्ष से अधिक की अतिरिक्त अवधि के लिए नवीकृत कर सकेगा।

(6) शुल्क का भुगतान महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से इलेक्ट्रॉनिक रूप से किया जाएगा।

(ग) संगठन

117. अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन- (1) इस नियम में 'प्रशिक्षण संगठन' से अभिप्रेत ऐसे संगठन या व्यक्ति से है जो निम्नलिखित प्रशिक्षण क्रियाकलापों में से एक या अधिक में संलग्न है, अर्थात:-

- (i) छात्रों को उड़ान का अनुभव प्राप्त करने के लिए 5700 किलोग्राम से अधिक कुल भार वाले वायुयान पर प्रशिक्षण तथा नियम 69 के उप-नियम (1) के अनुभाग (क) से (ढ) के अंतर्गत विनिर्दिष्ट अनुज्ञप्ति या रेटिंग प्राप्त करने के लिए अपेक्षित अहर्ता का स्तर ;
- (ii) नियम 69 के उप-नियम (1) के अनुभाग (ण) से (ध) के तहत विनिर्दिष्ट अनुज्ञप्ति या रेटिंग प्राप्त करने के लिए अपेक्षित अहर्ता के स्तर को प्राप्त करने में सक्षम हो सकें ;
- (iii) नियम 85 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर अनुज्ञप्ति प्राप्त करने के लिए अपेक्षित अहर्ता स्तर प्राप्त कर सकें ;
- (iv) उड़ान चालक दल, वायु यातायात नियंत्रकों या अन्य विमानन कार्मिकों के लिए प्रशिक्षण पाठ्यक्रम, ताकि वे परिचालन स्तर की अंग्रेजी भाषा प्रवीणता प्राप्त करने और/या इन नियमों के अंतर्गत निर्दिष्ट विमानन अंग्रेजी भाषा प्रवीणता के परीक्षण के लिए आवश्यक अहर्ता स्तर प्राप्त कर सकें;
- (v) नियम 66 के अंतर्गत डिजाइन या विनिर्माण संगठनों के लिए डिजाइन या विनिर्माण कार्यकलापों में शामिल कार्मिकों के लिए प्रशिक्षण पाठ्यक्रम ।

(2) प्रशिक्षण संगठन के पास अपेक्षित अवसंरचना, पर्याप्त सुविधाएं, पदधारकों, प्रशिक्षकों या परीक्षकों सहित योग्य और प्रशिक्षित कार्यबल होगा, जैसा कि महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किया जा सकता है;

(3) प्रशिक्षण संगठन के पास महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप और तरीके में मैनुअल होगा और ऐसे मैनुअल को महानिदेशक के अनुमोदन या स्वीकृति के लिए, जैसा भी मामला हो, प्रस्तुत किया जाएगा।

(4) कोई भी प्रशिक्षण संगठन उप-नियम (1) के अंतर्गत सूचीबद्ध कार्यकलापों में से एक या अधिक में तब तक शामिल नहीं होगा जब तक महानिदेशक द्वारा अनुमोदन प्रदान नहीं किया जाता है। ऐसे अनुमोदन के लिए अनुरोध महानिदेशक को उनके द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप और तरीके से इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित शुल्क के साथ किया जाएगा।

(5) महानिदेशक, को इस बात का समाधान हो जाता है कि प्रशिक्षण संगठन की स्थापना से संबंधित सभी अपेक्षाओं का अनुपालन कर लिया गया है, प्रशिक्षण संगठन को ऐसी शर्तों के अधीन अनुमोदन प्रदान कर सकेगा, जो अनुमोदन में विनिर्दिष्ट की जाएं।

(6) प्रत्येक प्रशिक्षण संगठन जो उप-नियम (1) के अनुभाग (i), (ii) या (iii) में उल्लिखित प्रशिक्षण कार्यकलापों में लगा हुआ है, महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली स्थापित करना और उसका अनुरक्षण करना।

(7) (क) उप-नियम (1) के अनुभाग (i) के अंतर्गत उल्लिखित क्रियाकलापों के अनुमोदन के लिए, प्रशिक्षण संगठन, प्रथमतः, इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित शुल्क के साथ महानिदेशक को निर्धारित प्रारूप में आवेदन करके अनापत्ति प्रमाणपत्र प्राप्त करेगा ;

(ख) अनुभाग (क) के अधीन प्राप्त अनापत्ति प्रमाणपत्र उसके जारी होने की तारीख से दो वर्ष की अवधि के लिए विधिमान्य होगा और उप-नियम (2) और (3) की अपेक्षाओं को पूरा करने की प्रगति के संबंध में महानिदेशक के समाधान के अधीन, इन नियमों के अधीन निर्धारित शुल्क के भुगतान पर इसे एक बार में छह महीने के लिए बढ़ाया जा सकता है ;

(ग) वैध अनापत्ति प्रमाण-पत्र धारक इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित शुल्क के साथ निर्धारित प्रारूप में प्रशिक्षण संगठन का अनुमोदन जारी करने के लिए महानिदेशक को आवेदन कर सकता है।

(8) प्रशिक्षण संगठन का अनुमोदन, जब तक कि उसे निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, पांच वर्ष से अधिक अवधि के लिए वैध रहेगा, और समाधान हो जाने पर महानिदेशक अनुमोदन को एक बार में अगले पांच वर्ष की अधिकतम अवधि के लिए नवीकृत कर सकते हैं।

(9) कोई प्रशिक्षण संगठन या व्यक्ति किसी भी समय अपने कार्य के दायरे के विस्तार के लिए इन नियमों के अंतर्गत निर्धारित शुल्क के साथ महानिदेशक से संपर्क कर सकता है और महानिदेशक, इस बात का समाधान हो जाने पर कि विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन किया गया है, अनुरोध के अनुसार या किसी विशिष्ट स्तर तक, जैसा उचित समझा जाए, कार्यक्षेत्र के विस्तार के लिए अनुमोदन दे सकते हैं। इस उप-नियम के तहत दिए गए कार्यक्षेत्र के विस्तार की स्वीकृति, यदि कोई हो, केवल मूल स्वीकृति की विधिमान्यता की तिथि तक ही विधिमान्य होगी।

(10) संगठन के प्रशिक्षण अभिलेख महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से अनुरक्षित किए जाएंगे तथा मांगे जाने पर महानिदेशक या उनके द्वारा इस संबंध में प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी को प्रस्तुत किए जाएंगे।

(11) अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन को संगठन में परिवर्तन, कार्यक्षेत्र में परिवर्तन तथा प्रथाओं एवं प्रक्रियाओं में परिवर्तन के परिणामस्वरूप जब भी आवश्यक हो, समय-समय पर अपने मैनुअल को संशोधित करना होगा। मैनुअल का कोई भी संशोधन महानिदेशक की पूर्व स्वीकृति या स्वीकृति के अधीन होगा।

(12) किसी भी नियम के उपबंधों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, महानिदेशक, प्रशिक्षण संगठन या किसी व्यक्ति को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात किसी अनुमोदन को रद्द, निलंबित या प्रतिबंधित कर सकता है या संगठन या व्यक्ति को चेतावनी या भर्त्सना जारी कर सकता है, जहां इसका समाधान हो जाए कि-

(क) अनुमोदन की किसी भी शर्त या महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं किया जा रहा है;

(ख) प्रशिक्षण संगठन या व्यक्ति ने ऐसे कार्य का निष्पादन किया है या ऐसे कार्य के संबंध में प्रमाणपत्र प्रदान किया है जो सावधानीपूर्वक या सक्षम तरीके से नहीं किया गया है या उसके या उसके अनुमोदन के दायरे से बाहर कार्य किया है या उसके संबंध में उचित प्रविष्टियां और प्रमाणन करने में असफल रहा है या किसी अन्य कारण से जिसे महानिदेशक द्वारा इस नियम के तहत दिए गए अनुमोदन को रद्द करने, निलंबित करने या प्रतिबंधित करने के लिए पर्याप्त माना जाता है, या चेतावनी या भर्त्सना जारी की जाती है;

(ग) अनुमोदन धारक सुरक्षित, कुशल और विश्वसनीय प्रशिक्षण संगठन बनाए रखने में असफल रहा है; या (घ) प्रशिक्षण का अनुमोदन किसी भी महत्वपूर्ण तथ्य को छिपाकर या गलत जानकारी देकर प्राप्त किया था।

(13) उप-नियम (12) में किसी बात के होते हुए भी, यदि केन्द्रीय सरकार की यह राय है कि सार्वजनिक सुरक्षा के हित में ऐसा करना आवश्यक है, तो वह लिखित में कारण दर्ज करके, आगे की जांच करने की दृष्टि से प्रशिक्षण संगठन के अनुमोदन को तुरन्त निलंबित कर सकेगी।

(14) संगठन उप-नियम (1) के अंतर्गत उल्लिखित प्रशिक्षण कार्यकलाप तब तक नहीं करेगा जब तक कि निर्धारित कार्यकलापों के दायरे में शामिल न हो, और महानिदेशक द्वारा विधिवत् अनुमोदित न कर दिया गया हो।

118. विदेशी अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन की स्वीकृति.- (1) नियम 117 में किसी बात के होते हुए भी , महानिदेशक, इस संबंध में महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुसार प्रशिक्षण के प्रयोजन के लिए किसी विदेशी अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन को स्वीकृति प्रदान करेंगे।

(2) उप-नियम (1) के अधीन दी गई स्वीकृति, जब तक कि उसे निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, दो वर्ष की अधिकतम अवधि के लिए वैध रहेगी और समाधान हो जाने पर महानिदेशक उसे एक बार में अधिकतम दो वर्ष की अवधि के लिए नवीकृत कर सकेंगे।

(3) इन नियमों के उपबंधों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, महानिदेशक ऐसी जांच करने के पश्चात, जैसा वह ठीक समझे, तथा उप-नियम (1) में विनिर्दिष्ट संगठन को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात, किसी स्वीकृति को रद्द, निलंबित या प्रतिबंधित कर सकेगा या उक्त संगठन को चेतावनी या भर्त्सना जारी कर सकेगा, जहां उसका समाधान हो जाता है कि-

(क) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं किया जा रहा है; या

(ख) संगठन ने ऐसे कार्य का निष्पादन नहीं किया है या ऐसे कार्य के संबंध में प्रमाणपत्र प्रदान नहीं किया है जो सावधानीपूर्वक या सक्षम तरीके से नहीं किया गया है या अपने अनुमोदित दायरे से बाहर कार्य किया है या उसके संबंध में उचित प्रविष्टियां और प्रमाणन करने में असफल रहा है या किसी अन्य कारण से जिसे महानिदेशक द्वारा इस नियम के तहत दी गई स्वीकृति को रद्द, निलंबित या प्रतिबंधित करने या चेतावनी या भर्त्सना जारी करने के लिए पर्याप्त माना जाता है।

119. उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरण अहर्ता प्रमाणपत्र— (1) कोई संगठन उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरण के अहर्ता प्रमाणपत्र के लिए या उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरण के संबंध में किसी संविदाकारी राज्य के नागर विमानन प्राधिकरण द्वारा जारी अहर्ता प्रमाणपत्र के सत्यापन के लिए महानिदेशक को निर्धारित शुल्क के साथ आवेदन कर सकता है।

स्पष्टीकरण.- इस उप-नियम (1) के प्रयोजन के लिए संगठन से अभिप्रेत है:

(क) एक प्रचालक;

(ख) इन नियमों के अंतर्गत अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन ; या

(ग) उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरण के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए संविदाकारी राज्य के नागर विमानन प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एक प्रशिक्षण संगठन ।

(2) महानिदेशक, उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरण के लिए अहर्ता प्रमाणपत्र या सत्यापन की अपेक्षाओं तथा ऐसे उपकरणों पर दिए जाने वाले प्रशिक्षण के प्रकार को विनिर्दिष्ट कर सकेंगे।

(3) महानिदेशक, इस बात समाधान हो जाने पर कि यह सभी अपेक्षाओं को पूरा करता है, अहर्ता प्रमाणपत्र जारी कर सकते हैं या, अन्यत्र जारी उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरण के अहर्ता प्रमाणपत्र को विधिमान्य कर सकते हैं, जैसा भी मामला हो ।

(4) कोई भी एयरलाइन प्रचालक महानिदेशक से उनके द्वारा विनिर्दिष्ट रूप और तरीके से लिखित अनुमति प्राप्त किए बिना अपने कार्मिकों के प्रशिक्षण के लिए ऐसे अहर्ताप्राप्त या विधिमान्य उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरण का उपयोग नहीं करेगा।

(5) यदि महानिदेशक को यह समाधान हो जाता है कि ऐसा करने के लिए पर्याप्त आधार है, तो उसे सुनवाई का अवसर देने तथा कारणों को लिखित रूप में अभिलिखित करने के पश्चात्, वह ऐसे प्रमाणपत्र या विधिमान्यकरण को, जैसा भी मामला हो, निलंबित या रद्द कर सकता है।

(6) उप-नियम (3) के अधीन प्रदान किया गया अर्हता प्रमाणपत्र या विधिमान्यकरण, जब तक कि उसे निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, दो वर्ष की अधिकतम अवधि के लिए विधिमान्य रहेगा और समाधान हो जाने पर महानिदेशक उसे आगे भी एक बार में दो वर्ष तक की अधिकतम अवधि के लिए नवीकृत करेंगे।

(घ) फीस

120. फीस .— (1) नियम 69 के उपनियम (1) के अनुभाग (क) से (ढ) के अंतर्गत ऐसी अनुज्ञप्ति और रेटिंग के जारी करने, नवीकरण और विधिमान्यकरण के लिए या दूसरी अनुज्ञप्ति जारी करना तथा ऐसे अनुज्ञप्ति और रेटिंगों के परीक्षणों और परीक्षाओं के लिए निम्नलिखित फीस का संदाय किया जाकगा :

(i) अनुज्ञप्ति और रेटिंग के लिए परीक्षणों और परीक्षाओं के लिए	रु. 500/प्रति पत्र
(ii) अनुज्ञप्ति जारी करने या विधिमान्यकरण के लिए या विध्यार्थी पायलट अनुज्ञप्ति और ग्लाइडर पायलट अनुज्ञप्ति रेटिंग के लिए	रु. 1,000
(iii) विध्यार्थी पायलट अनुज्ञप्ति और ग्लाइडर पायलट अनुज्ञप्ति के लिए अनुज्ञप्ति या रेटिंग के नवीनीकरण के लिए	रु. 500
(iv) विध्यार्थी पायलट अनुज्ञप्ति और ग्लाइडर पायलट अनुज्ञप्ति से भिन्न अनुज्ञप्ति या रेटिंग जारी करने या विधिमान्यकरण करने के लिए	रु. 5,000
(v) विध्यार्थी पायलट अनुज्ञप्ति और ग्लाइडर पायलट अनुज्ञप्ति से भिन्न किसी अन्य अनुज्ञप्ति या रेटिंग के नवीकरण के लिए	रु. 2,500
(vi) विध्यार्थी पायलट अनुज्ञप्ति और ग्लाइडर पायलट अनुज्ञप्ति की दूसरी प्रति जारी करने के लिए	रु. 250
(vii) विध्यार्थी पायलट अनुज्ञप्ति और ग्लाइडर पायलट अनुज्ञप्ति से भिन्न अनुज्ञप्ति या रेटिंग की दूसरी प्रति जारी करने के लिए	रु. 500
(viii) परीक्षा की परिणाम तालिका की दूसरी प्रति जारी करने के लिए	500 रुपए
(ix) जहां परीक्षा ऑनलाइन आयोजित की जाती है	प्रति पत्र 2500 रु.
(x) जहां परीक्षा मांग पर ऑनलाइन आयोजित की जाती है	प्रति पत्र 5000 रु.

(2) सभी उड़ान परीक्षणों के लिए, यथास्थिति, अभ्यर्थी या परिकर्मी को वायुयान या उड़ान सिम्युलेटर उपलब्ध कराना होगा तथा इस संबंध में सभी प्रभारों को वहन करे, और यदि उड़ान परीक्षण या मानकीकरण जांच के दौरान वायुयान पर सरकारी परीक्षक को ले जाया जाता है, तो केन्द्रीय सरकार को निम्नलिखित फीस देय होगी, अर्थात् :-

(i) एकल इंजन वायुयान के लिए :	रु 5000/-
(ii) 5,700 किलोग्राम से कम अधिकतम अनुज्ञेय उठान भार वाले बहु-इंजन वायुयान के लिए	रु. 10,000/-
(iii) 5,700 किलोग्राम और उससे अधिक लिए 50,000 किलोग्राम तक के अधिकतम अनुज्ञेय उठान भार वाले बहु-इंजन वायुयान के लिए:	रु. 50,000/-
(iv) 50,000 किलोग्राम से अधिक, अधिकतम अनुज्ञेय उठान भार वाले बहु-इंजन वायुयान के लिए	रु. 1,00,000 /-

(3) चेक पायलटों या परीक्षकों के अनुमोदन या नवीकरण के लिए निम्नलिखित फीस का संदाय किया जाकगा, अर्थात् :-

चेक पायलटों, चेक फ्लाइट इंजीनियर या परीक्षकों का अनुमोदन :	रु. 10,000/-
चेक पायलटों, चेक फ्लाइट इंजीनियर या परीक्षकों का नवीकरण :	रु. 5,000/-

(4) जब किसी मामले में अनुज्ञप्ति या रेटिंग जारी नहीं की जाती, विधिमान्यकरण नहीं की जाती, नवीकृत या पुनः विधिमान्य नहीं की जाती या अनुज्ञप्ति की दूसरी प्रति या रेटिंग जारी नहीं की जाती, तो केन्द्रीय सरकार फीस के रूप में भुगतान की गई राशि का आनुपातिक भाग आवेदक को वापस करने का आदेश दे सकेगी।

(5) (क) नियम 85 के तहत वायुयान रखरखाव अभियंत्रिकों या अधिकृत व्यक्तियों या अनुमोदित व्यक्तियों या योग्यता प्रमाणपत्र धारकों के संबंध में अनुज्ञप्ति, प्राधिकरण, अनुमोदन या योग्यता प्रमाणपत्र के दायरे में जारी करना, नवीनीकरण या समर्थन करना :

(i) (क) सामान्य जांच के लिए	500 रुपए प्रति पत्र
(ख) ऑनलाइन परीक्षा के लिए	प्रति पत्र 1500 रुपए
(सी) ऑनलाइन ऑन डिमांड परीक्षा	प्रति पत्र 3,000 रुपए
(ii) अनुज्ञप्ति या रेटिंग, प्राधिकरण, अनुमोदन या योग्यता प्रमाणपत्र जारी करने या विधिमान्यकरण करने के लिए	5,000 रुपए
(iii) अनुज्ञप्ति, रेटिंग, प्राधिकरण, अनुमोदन या योग्यता प्रमाणपत्र के नवीनीकरण के लिए	2,500 रुपए
(iv) अनुज्ञप्ति की दूसरी प्रति, रेटिंग, प्राधिकरण, अनुमोदन या योग्यता प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	रु. 500 रुपए

(ख) यदि उपनियम (1) में विनिर्दिष्ट निरीक्षण, परीक्षण या जांच भारत के बाहर किसी स्थान पर किया जाना अपेक्षित हो तो कक लाख पचास हजार रुपए की अतिरिक्त धनराशि देय होगी।

(ग) जहां किसी भी कारण से, अनुज्ञप्ति या प्राधिकरण या प्रमाण पत्र जारी नहीं किया जाता है, नवीकृत या वैध नहीं किया जाता है, जैसा भी मामला हो, महानिदेशक, आवेदक को भुगतान की गई फीस का ऐसा हिस्सा वापस कर सकता है जो किसी भी परीक्षा या परीक्षण या निरीक्षण की लागत का प्रतिनिधित्व करता है जो नहीं किया गया है या किसी भी अनुज्ञप्ति, प्राधिकरण या प्रमाण पत्र को जारी या नवीनीकृत या वैध नहीं किया गया है, जैसा भी मामला हो।

(6) (क) नियम 69 के उपनियम (1) के अनुभाग (ण) और (त) के अधीन कोई अभ्यर्थी जो उल्लिखित अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन करता है, नियम 69 के उपनियम (1) के अनुभाग (थ) से (फ) के अधीन इसका नवीनीकरण, या उल्लिखित रेटिंग का समर्थन हेतु निम्नलिखित फीस का भुगतान करेगा, अर्थातः -

(i) विद्यार्थी वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए:	रु. 1,000
(ii) विद्यार्थी वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति के नवीकरण के लिए:	रु. 500
(iii) वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए:	रु. 20000
(iv) वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति के नवीकरण के लिए:	रु. 10000

(v) वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति पर समवर्ती रेटिंग सहित रेटिंग (ओं) के समर्थन के लिए:	
---	--

स्पष्टीकरण. - अनुभाग (iii) और (iv) में विनिर्दिष्ट फीस में अनुज्ञप्ति जारी करने या नवीकरण के समय अनुज्ञप्ति पर किसी भी रेटिंग के समर्थन के फीस शामिल है।

(ख) आवेदक को मूल्यांकन के संबंध में सभी व्यय, यदि कोई हो, वहन करना होगा और यदि मूल्यांकन के दौरान कोई सरकारी परीक्षक संबद्ध है, तो प्रत्येक मूल्यांकन के लिए दस हजार रुपए का फीस देय होगा।

(7) (क) रेडियो टेलीफोन प्रचालक (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति परीक्षा के लिए निम्नलिखित फीस देय होगा:

(a) लिखित परीक्षा: रु. 2000/- प्रति परीक्षा.

(b) प्रैक्टिकल परीक्षा: 500/- रुपए प्रति परीक्षा.

(ख) रेडियो टेलीफोन प्रचालक (प्रतिबंधित) प्रमाण पत्र और अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए फीस पांच हजार रुपए होगा।

(ग) प्रमाण पत्र और अनुज्ञप्ति की द्वितीय प्रति जारी करने के लिए फीस पांच सौ रुपए होगा।

(8) उड़ान प्रेषक के रूप में अनुमोदन के लिए फीस केवल पांच हजार रुपए होगा और उड़ान प्रेषक अनुमोदन के नवीकरण के लिए फीस केवल दो हजार पांच सौ रुपए होगा।

(9) निम्नलिखित फीस देय होगा

(क) नियम 117 के उपनियम (7) के अनुभाग (क) के अधीन अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त करना : पचास हजार रुपए।

(ख) नियम 117 के उपनियम (7) के खण्ड (ख) के अधीन अनापत्ति प्रमाण-पत्र की अवधि का विस्तार : पच्चीस हजार रुपये।

(ग) नियम 117 के उप-नियम (1) के अनुभाग (i) के अधीन उल्लिखित कार्यकलापों में लगे प्रशिक्षण संगठन के संबंध में नियम 117 के तहत अनुमोदन : दो लाख रुपए।

(घ) नियम 117 के उप-नियम (1) के अनुभाग (i) के अंतर्गत उल्लिखित कार्यकलापों में लगे प्रशिक्षण संगठन के संबंध में नियम 118 के अंतर्गत अनुमोदन का नवीनीकरण : एक लाख रुपए।

(10) नियम 117 के उपनियम (1) के अनुभाग (ii) के अंतर्गत उल्लिखित कार्यकलापों में लगे प्रशिक्षण संगठन के संबंध में नियम 117 के अधीन अनुमोदन, नवीनीकरण या कार्यक्षेत्र के विस्तार के लिए निम्नलिखित फीस देय होगा :

(क) स्वीकृति: चार लाख रुपए

(ख) प्रत्येक अवसर पर अनुमोदन के दायरे का नवीनीकरण या विस्तार : दो लाख रुपए

(11) (क) नियम 117 के उपनियम (1) के अनुभाग (iii) और (iv) में उल्लिखित कार्यकलापों में लगे प्रशिक्षण संगठन के संबंध में नियम 117 के अधीन अनुमोदन के लिए निम्नलिखित फीस देय होगा , जिसमें -

(i) पचास कर्मचारी :	रु. 2,00,000/-
(ii) पचास से अधिक तथा दो सौ तक :	रु. 4,00,000/-
(iii) 200 से अधिक कर्मचारी :	रु. 8,00,000/-

(ख) नियम 117 के तहत अनुमोदन के दायरे के नवीनीकरण या विस्तार के लिए फीस नियम 117 के उपनियम (1) के अनुभाग (iii) और (iv) में उल्लिखित कार्यकलापों में लगे प्रशिक्षण संगठनों के संबंध में या नियम 118 के अधीन अनुमोदन की स्वीकृति या स्वीकृति का विस्तार उपनियम (11) के खण्ड (क) के अधीन देय फीस का पचास प्रतिशत होगा।

(ग) यदि अनुमोदन के अनुदान या नवीनीकरण या विस्तार के लिए निरीक्षण, लेखा परीक्षा या निगरानी भारत के बाहर किसी स्थान पर किया जाना अपेक्षित हो तो दो लाख पचास हजार रुपए की अतिरिक्त राशि या प्रतिदिन भत्ते सहित यात्रा व्यय, जो भी अधिक हो, देय होगा।

(घ) यदि नियम 118 के अंतर्गत अनुमोदन की स्वीकृति या स्वीकृति के नवीनीकरण या स्वीकृति के विस्तार के संबंध में निरीक्षण, लेखा परीक्षा या निगरानी भारत के बाहर किसी स्थान पर किया जाना अपेक्षित है, तो दो लाख पचास हजार रुपए की अतिरिक्त राशि या प्रतिदिन भत्ते सहित यात्रा व्यय, जो भी अधिक हो, देय होगा।

(ङ) इस उप-नियम के अंतर्गत किसी संगठन या व्यक्ति से उसके अपने वायुयान के लिए उपयोग किए जाने वाले वायुयान ईंधन, द्रव्य और इसी प्रकार के अन्य उत्पादों के भंडारण, वितरण और आपूर्ति के लिए कोई फीस नहीं लिया जाएगा।

(12) (क) निम्नलिखित फीस देय होगा :

(i) 5,700 किलोग्राम से अधिक अधिकतम अनुज्ञेय उठान भार वाले वायुयान प्रकार के लिए उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरण का योग्यता प्रमाणपत्र या सत्यापन :	दो लाख रुपए
(ii) ऐसे प्रमाणपत्र का नवीकरण या वैधीकरण :	एक लाख रुपए

(ख) निम्नलिखित फीस देय होगा : -

(i) 5700 किलोग्राम तक अधिकतम स्वीकार्य अनुज्ञेय उठान भार वाले वायुयान प्रकार के लिए फ्लाइट सिमुलेटर प्रशिक्षण उपकरण का योग्यता प्रमाणपत्र या सत्यापन :	एक लाख रुपए
(ii) ऐसे प्रमाणपत्र का नवीकरण या वैधीकरण :	पचास हजार रुपए

(ग) यदि फ्लाइट सिमुलेटर प्रशिक्षण उपकरण के योग्यता प्रमाण पत्र के जारी करने या उसके नवीकरण के संबंध में निरीक्षण, लेखा परीक्षा या निगरानी भारत के बाहर किसी स्थान पर किया जाना अपेक्षित है, तो दो लाख पचास हजार रुपए की अतिरिक्त राशि या प्रतिदिन भत्ते सहित यात्रा की लागत, जो भी अधिक हो, देय होगी।

(13) फीस का भुगतान महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से इलेक्ट्रॉनिक रूप से किया जाएगा।

भाग V विमान क्षेत्र

121. वैमानिकी बीकन और वैमानिकी ग्राउंड लाइट्स.—(1) भारत में कोई भी वैमानिक बीकन या वैमानिक ग्राउंड लाइट स्थापित या अनुरक्षित नहीं की जाएगी और न ही उससे प्रदर्शित प्रकाश के स्वरूप में परिवर्तन किया जाएगा, सिवाय केन्द्रीय सरकार की लिखित स्वीकृति के और ऐसी शर्तों के अधीन रहते हुए, जो विनिर्हित की जाएं।

(2) कोई भी व्यक्ति जानबूझकर या लापरवाही से केन्द्रीय सरकार द्वारा या उसके अनुमोदन से स्थापित या अनुरक्षित किसी वैमानिक बीकन या वैमानिक ग्राउंड लाइट या उससे प्रदर्शित किसी लाइट को खतरे में नहीं डालेगा या उसमें हस्तक्षेप नहीं करेगा।

122. फाल्स प्रकाश .- (1) जब कभी नियम 123 के अंतर्गत आने वाले प्रकाश (प्रकाशों) के अतिरिक्त कोई प्रकाश प्रदर्शित किया जाता है-

(क) किसी हवाई अड्डे के आसपास पांच समुद्री मील की परिधि में, जिससे उसे वैमानिक ग्राउंड लाइट या वैमानिक बीकन समझ लेने की भूल हो जाए; या

(ख) जिसे गलती से वैमानिक ग्राउंड लाइट या वैमानिक बीकन समझ लिया जाए, इस कारण यह विमान की सुरक्षा को खतरे में डालने के लिए गणना की गई है; या

(ग) जो बाधाओं या प्रतिबंधित उपयोग क्षेत्रों को दर्शाने वाले नेविगेशन के लिए दृश्य सहायता की स्पष्ट व्याख्या में इसकी तीव्रता, विन्यास या रंग के कारण बाधा उत्पन्न कर सकता है या भ्रम पैदा कर सकता है; या

(घ) जिससे वायुयान का सुरक्षित परिचालन बाधित हो सकता है या परिचालन दल के लिए खतरा पैदा हो सकता है।

ऐसे हवाई अड्डे के हवाई अड्डे के प्रचालक द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति, उस स्थान के स्वामी या कब्जे वाले व्यक्ति को, जहां प्रकाश प्रदर्शित किया जाता है या प्रकाश का प्रभाव रखने वाले व्यक्ति को, तत्काल प्रभाव से प्रकाश को बुझाने या प्रभावी रूप से ढकने या अन्यथा संशोधित करने के लिए प्रभावी उपाय करने और भविष्य में किसी भी समान प्रकाश के प्रदर्शन को रोकने के लिए लिखित रूप में निर्देश जारी कर सकता है।

(2) यदि कोई स्वामी या व्यक्ति, जिसे इस नियम के तहत लिखित निर्देश जारी किया गया है, निर्देशों में उल्लिखित प्रकाश को बुझाने या प्रभावी रूप से ढकने में चौबीस घंटे की अवधि के लिए उपेक्षा करता है, तो उप-नियम (1) के तहत ऐसे निर्देश जारी करने वाला व्यक्ति, भारतीय न्याय संहिता, 2023 और डीजीसीए की धारा 283 या 285 या दोनों के तहत अपराध करने की कार्रवाई शुरू करने के लिए अधिकार क्षेत्र रखने वाले नागरिक/पुलिस प्राधिकरण को मामले की रिपोर्ट करेगा, साथ ही विमान सुरक्षा के लिए खतरे को कम करने के लिए अपनाए गए शमन उपायों सहित मूल्यांकन रिपोर्ट भी देगा।

(3) यदि किसी विमान के परिचालन दल द्वारा देखे गए प्रकाश के स्रोत का पता नहीं है या ऐसे प्रकाश का उपयोग किसी निर्धारित स्थान से नहीं है या प्रकाश के उत्सर्जन का स्रोत एक स्थान से दूसरे स्थान पर स्थानांतरित हो रहा है, तो संबंधित हवाई अड्डे का प्रचालक भारतीय न्याय संहिता, 2023 की धारा 283 या 285 या दोनों के तहत अपराध के लिए कार्रवाई शुरू करने के लिए अधिकार क्षेत्र वाले नागरिक/पुलिस प्राधिकरण को तुरंत मामले की रिपोर्ट करेगा।

123. लेजर लाइट्स .- (1) कोई भी व्यक्ति ऐसे हवाई अड्डे के प्रचालक से विशिष्ट लिखित अनुमति के बिना विज्ञापन, मनोरंजन और दृश्य प्रदर्शन सहित किसी भी उद्देश्य के लिए, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं, हवाई अड्डे के संदर्भ बिंदु से 10 समुद्री मील के भीतर लेजर बीम या लेजर लाइट का उपयोग नहीं करेगा।

(2) ऐसे हवाई अड्डे का प्रचालक यह सुनिश्चित करेगा कि लेजर प्रकाश का उपयोग ऐसी स्वीकृति देने से पहले किसी भी तरह से उड़ान प्रचालन की सुरक्षा को प्रभावित नहीं करता है।

124. विमान क्षेत्र का अनुज्ञापन .- (1) कोई भी विमान क्षेत्र, किसी अनुसूचित वायु परिवहन सेवा द्वारा अवतरण या प्रस्थान हेतु नियमित स्थान के रूप में या किसी यात्रीवाहक या मालवाहक विमान द्वारा भाड़े या पुरस्कार हेतु श्रृंखलाबद्ध अवतरणों व प्रस्थानों हेतु प्रयोग में तब तक नहीं लाया जा सकता जब तक कि -

(क) इसे इस प्रयोजन के लिए अनुज्ञापित न किया गया हो तथा ऐसी अनुज्ञप्ति में विहित शर्तों के अनुसार न हो; या,

(ख) महानिदेशक द्वारा ,राष्ट्रीय या अंतर्राष्ट्रीय संकट ,प्राकृतिक आपदाओं ,आपातकालीन स्थितियों में उड़ानों के प्रचालन के प्रयोजन के लिए या भाड़े या निःशुल्क आधार पर जाँच राइड देने के लिए या राहत के प्रयोजनों के लिए सामग्री/सामान ले जाने के लिए अन्यथा अपेक्षित उड़ानों के लिए उन शर्तों के अधीन जिन्हें वह ठीक समझे अनुमोदित किया गया हो।

परन्तु कि कोई व्यक्ति जो 2 नवंबर ,2004 से पहले ही अनुमति प्राप्त है तथा एक विमान क्षेत्र पर अनुसूचित विमान यातायात सेवाएं प्रचलित कर रहा है ,ऐसी सेवाओं का प्रचालन तब तक जारी रख सकता है जब तक विमानक्षेत्र संचालक केन्द्रीय सरकार द्वारा अधिसूचित की जाने वाली तारीख तक महानिदेशक के अनुज्ञप्ति प्राप्त न कर ले।

(2) रक्षा विमान क्षेत्र का उपयोग अनुसूचित हवाई परिवहन सेवा द्वारा उतरने और प्रस्थान के नियमित स्थान के रूप में नहीं किया जाएगा, जब तक कि इसे महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट आवश्यकताओं के अनुसार प्रमाणित न किया गया हो :

बशर्ते कि इस उप-नियम में निहित कोई भी बात रक्षा हवाई अड्डे पर ऐसी अवधि के लिए लागू नहीं होगी, जिसे केंद्र सरकार द्वारा आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचित किया जा सकता है।

(3) विमान क्षेत्र को केन्द्रीय सरकार द्वारा निम्नलिखित प्रवर्गों में से एक में अनुज्ञापित किया जाएगा , अर्थात्;

(क) सार्वजनिक प्रयोग हेतु;

(ख) निजी प्रयोग हेतु अर्थात् लाइसेंस धारी द्वारा प्रयोग के लिए और लाइसेंस धारी द्वारा विशेष रूप से

प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रयोग के लिए।

(4) विमान क्षेत्र को सभी प्रकार के विमानों के लिए या कुछ विनिर्दिष्ट प्रकार या वर्ग के विमान के लिए अनुज्ञापित किया जा सकता है तथा अनुज्ञप्ति में उन शर्तों को विनिर्दिष्ट किया जाएगा जिनके आधार पर विमान क्षेत्र का प्रयोग किया जा सकता है।

(5) कोई भी व्यक्ति किसी अस्थायी विमान क्षेत्र या ऐसे विमान क्षेत्र से जो इन नियमों के अधीन यथास्थिति अनुज्ञापित या अनुमोदित नहीं है ,किसी उड़ान के प्रचालन में सहयोग नहीं देगा जब तक वह विमान क्षेत्र महानिदेशक द्वारा अधिकथित न्यूनतम सुरक्षा अपेक्षाओं को पूरा नहीं करता।

125. लाइसेंस धारी की अर्हताएं -विमान क्षेत्र के लिए लाइसेंस निम्नलिखित से भिन्न किसी व्यक्ति को नहीं दिया जाएगा -

(क) भारत का नागरिक हो; या

(ख) कम्पनी या निमगित निकाय हो

परन्तु

(i) यह भारत में रजिस्ट्रीकृत हो तथा इसके कारबार का मुख्य स्थान भारत में हो; या

(ii) यह केन्द्रीय सरकार द्वारा समय-समय पर विनिर्दिष्ट इकटिरी मानकों को पूरा करती हो; या

(ग) केन्द्रीय सरकार या राज्य सरकार या उक्त सरकारों में से किसी के स्वामित्व या उसके द्वारा नियंत्रित कोई कंपनी या कोई निगम; या

(घ) सोसायटी रजिस्ट्रीकरण अधिनियम, 1860 (1860 का 21) के अधीन रजिस्ट्रीकृत कोई सोसायटी हो; या

(ङ) भारतीय ट्रस्ट अधिनियम, 1882 या राज्य विधानों के तहत पंजीकृत ट्रस्ट।

126. लाइसेंस प्रदान करने की प्रक्रिया.— (1) विमान क्षेत्र के लिए लाइसेंस प्रदान करने के लिए आवेदन, विमान क्षेत्र निर्देशिका के साथ महानिदेशक को किया जाएगा।

(2) उप-नियम (1) के अधीन आवेदन ऐसे प्रारूप में होगा और उसमें ऐसे विशिष्टियां होंगी जो महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किए जाएं।

(3) महानिदेशक, आवेदन पत्र के निपटान के लिए, आवेदक से कोई आवश्यक समझी जाने वाली कोई अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने की अपेक्षा कर सकते हैं।

(4) महानिदेशक आवेदन पत्र में प्रस्तुत की गई किसी भी सूचना के समर्थन में आवेदक से साक्ष्य प्रस्तुत करने की अपेक्षा भी कर सकते हैं।

127. विमान क्षेत्र निर्देशिका.— (1) इन नियमों के अधीन अनुज्ञप्त विमान क्षेत्रों के संबंध में लाइसेंसधारी, विमान क्षेत्र निर्देशिका का रख-रखाव महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप में करेगा।

(2) विमान क्षेत्र निर्देशिका की एक प्रति या निर्देशिका का ऐसा भाग, जो महानिदेशक द्वारा निर्धारित किया जाए, लाइसेंसधारी द्वारा विमान क्षेत्र की सभी इकाइयों को उपलब्ध कराया जाएगा।

128. निरीक्षण— (1) इस संबंध में महानिदेशक द्वारा सामान्य या लिखित में विशेष आदेश द्वारा प्राधिकृत कोई भी व्यक्ति, हर उपयुक्त समय पर किसी भी स्थान पर जहाँ पहुंच आवश्यक हो प्रवेश कर सकता है, विमान क्षेत्र की सुविधाओं, सेवाओं और उपकरणों का निरीक्षण और परीक्षण, विमान क्षेत्र प्रचालक के दस्तावेजों और रिकार्डों का निरीक्षण और विमान क्षेत्र लाइसेंस देने या नवीकरण से पूर्व विमान क्षेत्र प्रचालक की सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली का सत्यापन और तत्पश्चात किसी भी समय पर विमान क्षेत्र पर सुरक्षा और व्यवस्था सुनिश्चित करने के प्रयोजन के लिए निरीक्षण और परीक्षण कर सकता है।

(2) विमान क्षेत्र प्रचालक, इस प्रकार से प्राधिकृत व्यक्ति को उपकरण, अभिलेख, दस्तावेज और प्रचालक के कार्मिक सहित किसी विमान क्षेत्र सुविधा या विमान क्षेत्र के किसी भाग में जाने की अनुमति देगा और उपनियम (1) में विनिर्दिष्ट क्रिया कलापों को पूरा करने में उसकी सहायता करेगा।

129. लाइसेंस प्रदान करने की शर्तें .— (1) विमान क्षेत्र लाइसेंस प्रदान करना या नवीकृत करना ऐसी शर्तों के अधीन होगा जिन्हें विमान परिचालन और अभिसमय का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए महानिदेशक द्वारा आवश्यक समझा जाएगा।

(2) जब तक विमान क्षेत्र लाइसेंस प्रवृत्त हो, तो अवतरण क्षेत्र या भवनों यो विमान क्षेत्र पर अन्य संरचना में महानिदेशक के पूर्व अनुमोदन के बिना ऐसा कोई फेरबदल नहीं किया जाएगा जिससे विमान की सुरक्षा प्रभावित हो, और ऐसे अनुमोदनों के लिए आवेदन पत्र महानिदेशक को संबोधित किया जाएंगे और उनके साथ विमान की सुरक्षा को प्रभावित करने वाली आसपास की बाधाओं में परिवर्तन सहित ऐसे किसी परिवर्तन की योजना सहित पूरी विशिष्टिय संलग्न की जाएंगी।

(3) आवश्यक अनुमोदन प्रदान किया जा सकता है या रोका जा सकता है और यदि प्रदान किया जाता है, तो यह ऐसी शर्तों (विमान क्षेत्र लाइसेंस की मूल शर्तों में संशोधन संबंधी शर्तों सहित) जिन्हें महानिदेशक ठीक समझें, के अधीन होगा।

(4) यदि उपनियम (2) में विनिर्दिष्ट प्रकृति का कोई परिवर्तन उक्त उपनियम के अंतर्गत पूर्व अनुमोदन के बिना किया जाता है, तो महानिदेशक हवाई अड्डा लाइसेंस पर प्रतिबंध को निलंबित या लागू कर सकते हैं।

(5) लाइसेंसधारी, लाइसेंस की संपूर्ण वैध अवधि के दौरान, विमान क्षेत्र को विमान के प्रयोग के लिए उपयुक्त तथा समुचित चिन्हित स्थिति जो महानिदेशक की संतुष्टि अनुसार हो, में रखेगा और यदि विमान क्षेत्र अप्रयोज्य हो जाता है तो इसे तत्काल महानिदेशक को सूचित करेगा।

(6) महानिदेशक उपनियम (1) के अंतर्गत लगाई गई किसी शर्त का अनुपालन न किए जाने की स्थिति में या हवाई अड्डे के निरीक्षण के दौरान कोई सुरक्षा संबंधी चिंता उत्पन्न होने और महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट अवधि से अधिक समय तक उसका समाधान न किए जाने की स्थिति में लाइसेंस पर परिचालन प्रतिबंध लगा सकते हैं।

130. लाइसेंस की वैधता की अवधि— एक विमान क्षेत्र लाइसेंस पांच वर्ष से अधिक की अवधि के लिए प्रदान किया जा सकता है, तथा प्रत्येक नवीकरण के अवसर पर इसे पांच वर्ष से अधिक की अवधि के लिए नवीकृत किया जा सकता है।

131. सार्वजनिक हवाई अड्डे— प्रत्येक विमान क्षेत्र जो सार्वजनिक उपयोग के लिए अनुज्ञप्त है या जो भारत में रजिस्ट्रीकृत वायुयानों द्वारा प्रभारों को संदाय करने पर, सार्वजनिक उपयोग के लिए खुला है, किसी अन्य संविदाकारी राज्य की राष्ट्रीयता प्राप्त विमानों द्वारा उपयोग के लिए भी, उसी विस्तार तक और उन्हीं शर्तों पर खुला रहेगा। प्रत्येक ऐसा विमान क्षेत्र केन्द्रीय सरकार की सेवा में रत किसी वायुयान द्वारा उपयोग के लिए खुला रहेगा।

132. टैरिफ प्रभार.- (1) नियम 131 में विनिर्दिष्ट प्रत्येक हवाई अड्डे पर, किसी प्रमुख स्थान पर एकल टैरिफ प्रदर्शित किया जाएगा, जिसमें उतरने और ठहरने की अवधि के लिए प्रभार भी शामिल होंगे, और ऐसा टैरिफ सभी विमानों पर समान रूप से लागू होगा, चाहे वे भारत में पंजीकृत हों या किसी अन्य संविदाकारी राज्य में।

(2) प्राधिकरण से संबंधित विमान क्षेत्रों के मामले में, उप-नियम (1) में उल्लिखित प्रभार प्राधिकरण द्वारा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 (1994 का 55) के प्रावधानों के अनुसार लगाए जाएंगे।

(3) प्राधिकरण से संबंधित विमान क्षेत्रों के अलावा लाइसेंस प्राप्त सार्वजनिक विमान क्षेत्रों के मामले में, उप-नियम (1) में उल्लिखित प्रभार लाइसेंसधारी द्वारा अंतर्राष्ट्रीय नागरिक विमानन संगठन द्वारा निर्दिष्ट लागत वसूली के सिद्धांत के अनुसार निर्धारित किए जाएंगे और ऐसे प्रभार लाइसेंसधारी द्वारा केन्द्रीय सरकार या ऐसी सरकार द्वारा इस संबंध में गठित किसी प्राधिकरण के अनुमोदन से अधिसूचित किए जाएंगे।

(4) उपनियम (2) और (3) में किसी बात के होते हुए भी, किसी प्रमुख हवाई अड्डे की स्थिति में, उपनियम (1) में विनिर्दिष्ट प्रभारों का टैरिफ ऐसा होगा जैसा कि भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 2008 की धारा 13 की उपधारा (1) के अनुभाग (क) के अधीन अवधारित किया जाए।

स्पष्टीकरण- इस नियम के प्रयोजन के लिए, "प्राधिकरण" का तात्पर्य भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 (1994 का 55) की धारा 3 के अधीन गठित भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से है।

133. फीस .—(1) किसी हवाई अड्डे के लिए लाइसेंस प्रदान करने के लिए देय शुल्क होगा -

(क) जब लाइसेंस निजी उपयोग के लिए दिया गया हो	रु.1,00,000/-
(ख) जब लाइसेंस सार्वजनिक उपयोग के लिए दिया गया हो	5,000 फीट की रनवे लंबाई तक 5,00,000/- रुपये तथा प्रत्येक 1,000 फीट या उसके भाग के लिए 2,00,000/- रुपये।

(2) विमान क्षेत्र के लाइसेंस के नवीकरण के लिए प्रभार्य शुल्क, लाइसेंस प्रदान करने के लिए प्रभार्य शुल्क का 50 प्रतिशत होगा।

(3) शुल्क का भुगतान महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट तरीके से इलेक्ट्रॉनिक रूप से किया जाएगा।

134. यात्री सेवा शुल्क— हवाई अड्डा लाइसेंसधारी, विमान पर चढ़ने वाले यात्रियों से, केन्द्रीय सरकार द्वारा विनिर्दिष्ट दर पर, यात्री सेवा शुल्क कहलाने वाला शुल्क वसूल कर सकेगा।

हवाई अड्डा लाइसेंसधारी, इस प्रकार वसूले गए शुल्क का उपयोग यात्रियों की अवसंरचना और सुविधा के लिए करेगा:

परंतु कि प्रमुख हवाईअड्डों के संबंध में शुल्क की दर भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 2008 (2008 का 27) की धारा 13 की उपधारा (1) के अनुभाग (ग) के अधीन निर्धारित की जाएगी।

135. उपयोक्त विकास शुल्क - लाइसेंसधारी-

(i) किसी प्रमुख हवाई अड्डे पर उपयोगकर्ता विकास शुल्क ऐसी दर पर लगा सकेगा और वसूल सकेगा, जैसा कि भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 2008 की धारा 13 की उपधारा (1) के अनुभाग (ख) के अधीन निर्धारित किया जा सकेगा;

(ii) किसी अन्य हवाई अड्डे पर उपयोगकर्ता विकास शुल्क ऐसी दर पर लगा सकेगा और वसूल सकेगा, जैसा कि केंद्रीय सरकार निर्दिष्ट कर सके।

136. सार्वजनिक विमान क्षेत्रों में प्रवेश—(1) कोई भी व्यक्ति किसी सरकारी विमान क्षेत्रों या सार्वजनिक विमान क्षेत्रों के टर्मिनल भवन में या उस भवन के किसी भाग में या इस निमित्त केन्द्रीय सरकार द्वारा अधिसूचित किया गया हो, प्रवेश नहीं करेगा जब तक कि उसके पास विमान क्षेत्र प्रचालक द्वारा जारी प्रवेश टिकट न हो या सुरक्षा आयुक्त (नागर विमानन) या इस निमित्त उसके द्वारा प्राधिकृत अन्य किसी अधिकारी द्वारा जारी प्रवेश पत्र न हो।

(2) कोई भी व्यक्ति, केन्द्रीय सरकार या इस निमित्त उस सरकार द्वारा प्राधिकृत अन्य किसी अधिकारी की सामान्य या विशेष आदेश द्वारा दी गई लिखित अनुमति के बिना -

(क) संचालन क्षेत्र में न तो प्रवेश करेगा, और न ही किसी अन्य व्यक्ति को प्रवेश करने देगा, या न रहने देगा;

(ख) संचालन क्षेत्र में कोई जीव जन्तु, पक्षी या संपत्ति या किसी भी प्रवृत्ति की कोई वस्तु न तो फेंकगा और न फिंकवाएगा।

(ग) अपने कब्जे या नियंत्रण के अधीन या अन्यथा किसी जीव जन्तु को संचालन क्षेत्र में भटकने नहीं देगा; और

(घ) संचालन क्षेत्र में कोई यान नहीं चलाएगा।

(3) उप-नियम (1) और (2) निम्नलिखित पर लागू नहीं होंगे-

(क) चढ़ते हुए या उतरते हुए या मार्गस्थ कोई भी यात्री जिसके पास विमान का टिकट हो; या

(ख) विमान क्षेत्र में नियमित ड्यूटी पर लगा ऐसा व्यक्ति जिसके पास सुरक्षा आयुक्त (नागर विमानन) या केंद्रीय सरकार द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी फोटो पहचान पत्र हो।

(4) इस नियम में किसी बात के होते हुए भी, यथास्थिति, विमान क्षेत्र का प्रभारी अधिकारी या इस निमित्त केन्द्रीय सरकार द्वारा प्राधिकृत कोई अन्य अधिकारी, यदि इस बात से संतुष्ट है कि औचित्य या उचित व्यवस्था बनाए रखने के लिए ऐसा करना आवश्यक या समीचीन है, तो वह-

(i) संचालन क्षेत्र या टर्मिनल भवन में किसी भी व्यक्ति को प्रवेश के लिए मना कर सकता है, या

(ii) किसी व्यक्ति से ऐसे भवन या क्षेत्र को छोड़ने की अपेक्षा कर सकता है।

137. पशुओं का वध और खाल उतारने, कूड़ा-कचरा और अन्य प्रदूषित या अप्रिय पदार्थ जमा करने या हवाई अड्डे पर या उसके आसपास वन्यजीवों को आकर्षित करने वाली सुविधाओं के विकास पर प्रतिषेध - (1) कोई भी व्यक्ति किसी पशु का वध या खाल नहीं उतारेगा, कोई कूड़ा, गंदगी, कचरा या कोई अन्य प्रदूषित या अप्रिय पदार्थ, जिसमें होटल, मांस की दुकानों, मछली की दुकानों और हड्डी प्रसंस्करण मिलों की सामग्री शामिल है, वहां जमा या गिराएगा या कोई ऐसी सुविधा विकसित नहीं करेगा जो हवाई अड्डा संदर्भ बिंदु से दस किलोमीटर की परिधि के भीतर वन्यजीव गतिविधियों को आकर्षित करती हो या आकर्षित करने की संभावना हो।

(2) ऐसे हवाई अड्डे के आसपास क्षेत्राधिकार रखने वाला स्थानीय प्राधिकारी, यदि संतुष्ट हो कि होटल, मांस की दुकानों, मछली की दुकानों और हड्डी प्रसंस्करण मिलों या किसी अन्य सुविधा के मालिकों द्वारा वन्यजीव गिद्धों या अन्य पक्षियों और जानवरों को आकर्षित होने से रोकने के लिए उचित और पर्याप्त व्यवस्था की गई है, हवाई अड्डे से वध के स्थान की निकटता, शव, कचरा और अन्य प्रदूषित और अप्रिय पदार्थों के निपटान या जमा करने की व्यवस्था को ध्यान में रखते हुए, हवाई अड्डे के संचालक से सत्यापन रिपोर्ट प्राप्त होने के बाद इस उद्देश्य के लिए लिखित रूप में अनुमति दे सकता है।

(3) उप-नियम (1) के उल्लंघन के मामले में, ऐसे विमान क्षेत्र के आसपास क्षेत्राधिकार रखने वाला स्थानीय प्राधिकारी उस स्थान के मालिक या कब्जे वाले व्यक्ति के खिलाफ कार्रवाई करेगा जहां ऐसी गतिविधि हो रही है, उसी तरह जैसा कि उनके अधिकार क्षेत्र में अनधिकृत गतिविधियों के मामले में किया जाता है।

138. ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं - (1) एक विमान क्षेत्र संचालक, स्वयं ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं प्रदान करते समय, हवाई अड्डे पर एयरलाइन प्रचालक को, बिना किसी प्रतिबंध के, किसी भी ग्राउंड हैंडलिंग सेवा प्रदाता को नियुक्त करने की अनुमति देकर एक प्रतिस्पर्धी माहौल सुनिश्चित करेगा, जिसे केंद्र सरकार द्वारा ऐसी सेवाएं प्रदान करने की अनुमति दी गई है:

परंतु कि ऐसा ग्राउंड हैंडलिंग सेवा प्रदाता केंद्र सरकार की सुरक्षा मंजूरी के अधीन होगा।

(2) कोई भी ग्राउंड हैंडलिंग सेवा प्रदाता किसी अनुसूचित हवाई परिवहन उपक्रम द्वारा लैंडिंग और प्रस्थान के नियमित स्थान के रूप में उपयोग किए जाने वाले हवाई अड्डे पर ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं प्रदान नहीं करेगा, जब तक कि वह महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट आवश्यकताओं को पूरा नहीं करता है और उसके द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है।

139. विमान क्षेत्र पर हवाई यातायात सेवाओं का प्रावधान— महानिदेशक किसी विमान क्षेत्र प्रचालक को हवाई यातायात सेवाओं, हवाई अड्डे की उड़ान सूचना सेवा या दो-तरफ़ा रेडियो संचार के साधन या किसी अन्य सेवा के लिए प्रावधान करने का निर्देश दे सकता है, जैसा कि विमान क्षेत्र प्रचालन की सुरक्षा के हित में उचित समझा जाए।

भाग vi

विमान दिक्चालन सेवाएं

(क) विमान यातायात प्रबंधन

140. हवाई यातायात नियंत्रकों के लिए थकावट प्रबंधन .— (1) विमान यातायात नियंत्रकों की सतर्कता के स्तर पर थकावट के संभावित प्रभाव को ध्यान में रखते हुए, विमान यातायात नियंत्रकों के लिए निगरानी ज्यूटी समय सीमाएं, जिनमें ज्यूटी समय की अधिकतम सीमा, ज्यूटी अवधि के बीच अंतराल और न्यूनतम विश्राम अवधि शामिल है, महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट की जा सकती है।

(2) किसी विमान दिक्चालन सेवा प्रदाता का कोई भी विमान यातायात नियंत्रक उपनियम (1) के अधीन महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट सीमाओं का उल्लंघन नहीं करेगा।

(3) विमान दिक्चालन सेवा प्रदाता महानिदेशक द्वारा उप-नियम (1) के अधीन विनिर्दिष्ट अनुसार अपने विमान यातायात नियंत्रकों के लिए निगरानी ज्यूटी समय सीमाओं और न्यूनतम विश्राम अवधि की योजना स्थापित करेगा।

141. विमान यातायात सेवाओं का प्रावधान .— विमान यातायात सेवा प्रदाता यह सुनिश्चित करेगा कि वह किसी दिए गए हवाई क्षेत्र के लिए समग्र मांग के किसी भी पूर्वानुमानित स्तर के अनुरूप सुरक्षित, कुशल, निरंतर और सतत तरीके से अपनी सेवाएं प्रदान करने में सक्षम है।

142. हवाई क्षेत्र का वर्गीकरण .— विमान यातायात सेवा प्रदाता हवाई क्षेत्र का वर्गीकरण ऐसे संशोधन करने के लिए विमान दिक्चालन सेवा प्रदाता द्वारा विकसित और प्रकाशित प्रक्रियाओं के अनुसार ऐसे वर्गीकरण को प्रकाशित करेगा, किसी भी वर्गीकरण में संशोधन करेगा।

143. समन्वय प्रक्रियाएं.— हवाई यातायात सेवा प्रदाता उन कार्यकलापों के लिए जिम्मेदार सैन्य प्राधिकारियों के साथ समन्वय प्रक्रियाएं स्थापित करेगा और बनाए रखेगा जो नागरिक विमानों की उड़ानों को प्रभावित कर सकती हैं।

144. हवाई क्षेत्र प्रबंधन .— हवाई यातायात सेवा प्रदाता सैन्य या अन्य विशेष गतिविधियों के लिए आरक्षित हवाई क्षेत्र के लचीले उपयोग के लिए प्रक्रियाएं स्थापित करेगा। प्रक्रियाओं को सभी हवाई क्षेत्र उपयोगकर्ताओं को ऐसे आरक्षित हवाई क्षेत्र तक सुरक्षित पहुंच की अनुमति देनी चाहिए।

145. विमान यातायात प्रवाह प्रबंधन (एटीएफएम) - विमान दिक्चालन सेवा प्रदाता ऐसे हवाई क्षेत्र के लिए विमान यातायात प्रवाह प्रबंधन (एटीएफएम) लागू करेगा जहां विमान यातायात की मांग कभी-कभी संबंधित विमान यातायात नियंत्रण सेवाओं की घोषित क्षमता से अधिक हो जाती है या उससे अधिक होने की संभावना होती है।

146. विमान यातायात सेवाओं में समय .— (1) विमान यातायात सेवा इकाइयों में घड़ियाँ लगी होंगी जो घंटों, मिनटों और सेकंडों में समय दर्शाएंगी।

(2) घड़ियों और अन्य समय रिकॉर्डिंग उपकरणों की समय-समय पर जांच की जाएगी ताकि समन्वित सार्वभौमिक समय के प्लस या माइनस तीस सेकंड के भीतर समय की शुद्धता सुनिश्चित की जा सके।

(3) जहां कहीं भी विमान यातायात सेवा इकाई द्वारा डाटा लिंक संचार का उपयोग किया जाता है, वहां घड़ियों और अन्य समय-रिकॉर्डिंग उपकरणों की समय-समय पर जांच की जाएगी ताकि समन्वित सार्वभौमिक समय के एक सेकंड के भीतर समय की सत्यता सुनिश्चित की जा सके।

(4) सही समय किसी मानक समय स्टेशन से प्राप्त किया जाएगा, या यदि संभव न हो तो किसी अन्य इकाई से, जिसने ऐसे स्टेशन से समय प्राप्त किया हो।

147. आकस्मिक योजनाएँ.— किसी हवाई यातायात सेवा प्रदाता के पास अपने द्वारा प्रदान की जाने वाली सभी सेवाओं के लिए आकस्मिक योजनाएँ होंगी, जो ऐसी घटनाओं के मामले में होंगी जिनके परिणामस्वरूप महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अनुसार उसके परिचालन में महत्वपूर्ण गिरावट या रुकावट आएगी।

(ख) संचार, दिक्चालन और निगरानी

148. वैमानिकी स्टेशन प्रचालक : उड़ान सूचना सेवा का भाग बनने वाला प्रत्येक वैमानिकी स्टेशन प्रचालक, महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुसार कार्य करेगा।

149. संचार, दिक्चालन और निगरानी उपकरण या विमान यातायात प्रबंधन सुविधाओं का प्रमाणन.— (1) कोई भी व्यक्ति किसी अंतर्राष्ट्रीय विमान क्षेत्र में किसी संचार, दिक्चालन और निगरानी विमान यातायात प्रबंधन उपकरण सुविधा की स्थापना या उपयोग की अनुमति नहीं देगा या अनुमति नहीं दिलवाएगा, जब तक कि इसे महानिदेशक द्वारा प्रमाणित न कर दिया गया हो:

परंतु कि, महानिदेशक, राष्ट्रीय संकट, प्राकृतिक आपदाओं, आपात स्थितियों या अन्यथा ऐसी सुविधाओं के प्रचालन की आवश्यकता होने की स्थिति में विमान यातायात सेवाओं या वायुयान प्रचालन या दिक्चालन के प्रचालन के प्रयोजन के लिए ऐसी शर्तों के अधीन रहते हुए, जिन्हें वह लागू करना उचित समझे, अस्थायी उपयोग के लिए किसी सुविधा को अनुमोदित कर सकेगा:

परंतु कि यह और कि कोई व्यक्ति, जो इन नियमों के प्रारंभ होने से पूर्व किसी वैमानिक दूरसंचार स्टेशन पर संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन सुविधा का प्रचालन कर रहा है और उसकी अनुमति पहले से ही है, ऐसी सेवाओं का प्रचालन तब तक जारी रख सकता है, जब तक कि वह केंद्रीय सरकार द्वारा अधिसूचित की जाने वाली तारीख तक महानिदेशक, से प्रमाणपत्र प्राप्त नहीं कर लेता।

(2) यह नियम किसी संचार, दिक्चालन, निगरानी या हवाई यातायात प्रबंधन सुविधा के संबंध में लागू नहीं होगा, जिसकी स्थापना और प्रचालन -

(क) सैन्य प्राधिकारियों के नियंत्रण में है और मुख्यतः सैन्य उपयोग के लिए है;

(ख) यह परीक्षण प्रयोजनों के लिए है तथा इसका उपयोग हवाई यातायात सेवाओं को सहायता देने के लिए नहीं किया जाता है या इसका उपयोग विमान प्रचालन या दिक्चालन के लिए नहीं किया जाता है।

(3) इस नियम की कोई भी बात किसी व्यक्ति को किसी वैमानिक दूरसंचार स्टेशन पर विमान यातायात सेवाओं और विमान प्रचालन के लिए संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन सुविधा की स्थापना और प्रचालन के लिए दूरसंचार अधिनियम, 2023 (2023 का 44) और उसके अधीन बनाए गए नियमों के उपबंधों से छूट नहीं देगी।

150. प्रमाण-पत्र प्रदान करने की पात्रता.— विमान यातायात सेवाओं या विमान प्रचालन के समर्थन में वैमानिक दूरसंचार स्टेशन पर स्थापित या उपयोग की जाने वाली संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन सुविधाओं के लिए प्रमाण-पत्र प्रदान किया जाएगा—

(क) केन्द्रीय सरकार द्वारा संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन सुविधा उपलब्ध कराने के प्रयोजनार्थ स्थापित किसी कंपनी या निगमित निकाय को या महानिदेशक, द्वारा इस प्रयोजनार्थ अनुमोदित किसी विमान दिक्चालन सेवा प्रदाता को;

(ख) किसी विमान क्षेत्र अनुज्ञप्ति धारक को दिक्चालन सुविधा स्थापित करने के लिए, जिसका उपयोग मुख्य रूप से निर्धारित प्रक्रिया के तहत उपकरण को समर्थन देने के लिए लैंडिंग सहायता के रूप में किया जाएगा।

151. प्रमाणपत्र प्रदान करने की प्रक्रिया.— (1) विमान यातायात सेवा या वायुयानयान प्रचालन या दिक्चालन के समर्थन में किसी वैमानिक दूरसंचार स्टेशन पर स्थापित या उपयोग की जाने वाली संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन सुविधा के लिए प्रमाणन हेतु आवेदन, संचार, दिक्चालन और निगरानी मैनुअल के साथ, महानिदेशक को किया जाएगा।

(2) उपनियम (1) के अधीन आवेदन ऐसे प्ररूप में होगा तथा उसमें ऐसे विवरण होंगे, जैसा महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाएगा।

(3) महानिदेशक, आवेदन के निपटान के लिए आवेदक से कोई अतिरिक्त जानकारी प्रस्तुत करने की अपेक्षा कर सकेगा, जिसे वह अपेक्षित समझे।

(4) महानिदेशक, किसी संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन सुविधा को, आवश्यक समझी जाने वाली किसी भी शर्त के अधीन, प्रमाणित करेगा।

152. संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन सुविधा मैनुअल.— (1) प्रत्येक प्रमाण पत्र धारक के पास महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट प्ररूप में संचार, दिक्चालन और निगरानी मैनुअल होगा जिसमें अनुसूची III की मद 2 में दी गई जानकारी अंतर्विष्ट होगी और मैनुअल की अनुमोदित प्रति प्रमाण पत्र धारक द्वारा इन नियमों के अधीन प्रमाणित सभी संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन सुविधाओं के संबंध में रखी जाएगी।

(2) मैनुअल की एक प्रति या मैनुअल का ऐसा भाग, जो महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाए, प्रमाण-पत्र धारक द्वारा सभी इकाइयों को उपलब्ध कराया जाएगा।

153. प्रमाणपत्र की वैधता की अवधि.— महानिदेशक किसी अंतर्राष्ट्रीय विमान क्षेत्र में वैमानिक दूरसंचार स्टेशन पर संचार, दिक्चालन, निगरानी या हवाई यातायात प्रबंधन सुविधा का प्रमाणन साठ महीने से अधिक अवधि के लिए प्रदान कर सकते हैं, तथा प्रत्येक अवसर पर इसे चौबीस महीने से अधिक अवधि के लिए नवीनीकृत किया जा सकता है।

154. फीस.— (1) किसी वैमानिक दूरसंचार स्टेशन पर संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन सुविधा का कोई प्रमाण-पत्र तब तक प्रदान नहीं किया जाएगा जब तक कि निम्नलिखित तालिका में विनिर्दिष्ट फीस का भुगतान न किया जाए, अर्थात: -

(क)		संचार सुविधा	फीस रुपए में
	(i)	स्टैंडअलोन अति उच्च आवृत्ति ट्रांसमीटर या रिसीवर, डिजिटल स्वचालित टर्मिनल सूचना प्रणाली, उच्च आवृत्ति ट्रांसमीटर या रिसीवर, प्रचालन में डेटा लिंक (स्टैंडबाय आवृत्ति सहित)।	50,000 (50,000 से लेकर पांच आवृत्तियों तक) प्रत्येक आवृत्ति के लिए 20,000)
	(ii)	स्वचालित संदेश स्विचिंग प्रणाली हवाई यातायात सेवा संदेश हैंडलिंग प्रणाली	50,000
	(iii)	मास्टर क्लॉक सिस्टम	15,000
	(iv)	अधिक उच्च आवृत्ति ट्रांसमीटर/या रिसीवर, उच्च आवृत्ति ट्रांसमीटर/या रिसीवर, अंतर इकाई संचार और क्षमता के लिए अन्य सहायक उपकरण के साथ आवाज नियंत्रित संचार प्रणाली से सुसज्जित स्टेशन: (ए) 50 नियंत्रक कार्य स्टेशन तक (बी) 50 से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त कार्य केन्द्र के लिए	50,000 5,000
(ख)		दिक्चालन सिस्टम	
	(i)	गैर-दिशात्मक बीकन या लोकेटर, मार्कर	50,000
	(ii)	दूरी मापने के उपकरण	50,000
	(iii)	अधिक उच्च आवृत्ति ओमनी-रेंज या अधिक बहुत उच्च आवृत्ति ओमनी-रेंज	100,000
	(iv)	इंस्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम या दूरी मापने वाला उपकरण	200,000
	(v)	सह-स्थित (VOR/DVOR/DME) अधिक उच्च आवृत्ति ओमनी रेंज,	125,000
(ग)		निगरानी सुविधा	

	(i)	हवाई अड्डा निगरानी रडार	200,000
	(ii)	हवाई मार्ग निगरानी रडार	200,000
	(iii)	मोनोपल्स निगरानी द्वितीयक रडार	200,000
	(iv)	मल्टी-लैटरेशन के बिना सतही गति रडार	200,000
	(v)	स्वचालित आश्रित निगरानी-प्रसारण या संपर्क	200,000
(घ)		हवाई यातायात प्रबंधन सुविधा	
	(i)	रडार डाटा प्रोसेसिंग प्रणाली, फ्लाइट डाटा प्रोसेसिंग सिस्टम, स्वचालित सेल्फ ब्रीफिंग सिस्टम जैसी सुविधाओं के साथ विमान यातायात प्रबंधन स्वचालन प्रणाली	1,000,000
	(ii)	उन्नत सतह गतिविधि मार्गदर्शन नियंत्रण प्रणाली (निगरानी और बहु-परत घटक)	3,00,000
	(iii)	भू-आधारित संवर्धन प्रणाली	300,000
	(iv)	उपग्रह आधारित संवर्धन प्रणाली	500,000

(2) किसी वैमानिक दूरसंचार स्टेशन पर संचार, दिक्चालन, निगरानी या हवाई यातायात प्रबंधन सुविधा के प्रमाणन के नवीकरण के लिए फीस उपनियम (1) के अधीन देय फीस का पचास प्रतिशत होगा।

(3) फीस का भुगतान महानिदेशक, द्वारा वीनिर्दिष्ट तरीके से इलेक्ट्रॉनिक रूप से किया जाएगा।

155. प्रमाणपत्र प्रदान करने हेतु नियंत्रित करने वाली शर्तें.— (1) किसी वैमानिक दूरसंचार स्टेशन पर संचार, दिक्चालन, निगरानी या हवाई यातायात प्रबंधन सुविधा का प्रमाणन ऐसी शर्तों के अधीन प्रदान किया जाएगा या नवीनीकृत किया जाएगा, जिन्हें महानिदेशक, शिकागो में हस्ताक्षरित अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन से संबंधित अभिसमय के अनुपालन और हवाई यातायात सेवाओं या विमान प्रचालन या दिक्चालन की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए अपेक्षित समझे।

(2) रखरखाव के प्रयोजन के लिए अपेक्षित को छोड़कर, जब प्रमाणन लागू हो, उपकरण प्रणाली या विन्यास में कोई परिवर्तन महानिदेशक, के पूर्व अनुमोदन के बिना नहीं किया जाएगा और ऐसे अनुमोदन के लिए आवेदन महानिदेशक, को संबोधित किया जाएगा जिसके साथ ऐसे परिवर्तन का पूरा विवरण दिया जाएगा।

(3) अपेक्षित अनुमोदन प्रदान किया जा सकता है या रोका जा सकता है, और यदि प्रदान किया जाता है, तो वह ऐसी शर्तों के अधीन होगा, जिन्हें महानिदेशक आवश्यक समझे।

(4) प्रमाण-पत्र धारक, हवाई यातायात सेवाओं या विमान प्रचालन या दिक्चालन द्वारा उपयोग के लिए प्रमाण-पत्र के प्रावधान के अनुसार, सेवा योग्य स्थिति में वैमानिक दूरसंचार स्टेशन पर संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन सुविधा बनाए रखेगा।

156. सुविधा की उपलब्धता पर अधिसूचना.— किसी वैमानिक दूरसंचार स्टेशन पर संचार, दिक्चालन, निगरानी या हवाई यातायात प्रबंधन सुविधाओं का प्रभारी व्यक्ति, सुविधा या किसी सेवा के प्रकार और उपलब्धता को अधिसूचित करेगा जो महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से हवाई यातायात सेवाओं या विमान प्रचालन और दिक्चालन द्वारा उपयोग के लिए उपलब्ध है।

157. दिक्चालन सहायता की परिचालन स्थिति की जानकारी.— जब रेडियो दिक्चालन सहायता चालू हो, तो प्रमाणपत्र धारक द्वारा उसकी परिचालन स्थिति की जानकारी संबंधित हवाई यातायात सेवा इकाई को निम्नलिखित ब्यौरा देते हुए उपलब्ध कराई जाएगी, अर्थात:—

(i) उस हवाई अड्डे के लिए सेवाएं जहां रेडियो दिक्चालन सहायता स्थित है; तथा

(ii) उस रेडियो दिक्चालन सहायता का उपयोग करते हुए मार्ग में सेवाएं।

158. ध्वनि संचार, संकेत और डेटा की स्वचालित रिकॉर्डिंग.— (1) किसी वैमानिक दूरसंचार स्टेशन पर किसी संचार, दिक्चालन, निगरानी या हवाई यातायात प्रबंधन सुविधा और उससे अपेक्षित किसी सहबद्ध सुविधा के प्रमाणपत्र धारक को, उपकरणों के माध्यम से प्रेषित या प्राप्त संदेशों, ध्वनि संचार, संकेतों और डेटा को रिकॉर्ड करने और पुनः चलाने का प्रावधान करना होगा और ऐसे अभिलेखों को ऐसी अवधि के लिए और ऐसी रीति से बनाए रखना होगा, जैसा महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाएगा।

(2) यदि उप-नियम (1) के अनुपालन में प्रदान की गई कोई रिकॉर्डिंग सुविधा उस उप-नियम द्वारा अपेक्षित विषयों को रिकॉर्ड करने में सक्षम नहीं रहती है, तो यह सुनिश्चित किया जाएगा कि, जहां तक संभव हो, निम्नलिखित का रिकॉर्ड लिखित रूप में रखा जाए—

(क) हवाई यातायात नियंत्रण इकाई द्वारा वैमानिकी दूरसंचार स्टेशन और वायुयान के बीच आदान-प्रदान किए गए ध्वनि संचार का सारांश; तथा

(ख) अन्य वैमानिकी दूरसंचार स्टेशनों के साथ ध्वनि संचार, संदेश का आदान-प्रदान।

(3) यदि उप-नियम (1) के अनुसार प्रदान की गई कोई रिकॉर्डिंग सुविधा अनुपयोगी हो जाती है, तो वैमानिकी दूरसंचार स्टेशन पर संचार, दिक्चालन, निगरानी या हवाई यातायात प्रबंधन सुविधा का प्रभारी व्यक्ति, यह सुनिश्चित करेगा कि उपकरण को यथासंभव शीघ्र, यथोचित रूप से व्यावहारिक समय के भीतर पुनः अनुपयोगी बना दिया जाए।

(4) किसी वैमानिकी दूरसंचार स्टेशन पर हवाई यातायात प्रबंधन सुविधा के संचार, दिक्चालन और निगरानी का प्रभारी व्यक्ति, जांच के प्रयोजन के लिए प्रत्येक अभिलेख को उस तारीख से तीस दिन की अवधि के लिए, जिसको संदेश, डाटा या संकेत की शर्तें या विषय-वस्तु रिकॉर्ड की गई थी, या महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट की गई अधिक लंबी अवधि के लिए सुरक्षित रखेगा।

(5) किसी वैमानिक दूरसंचार स्टेशन पर संचार, दिक्चालन, निगरानी या हवाई यातायात प्रबंधन सुविधा का प्रभारी व्यक्ति ऐसे अभिलेख को जांच अधिकारी या महानिदेशक, द्वारा प्राधिकृत किसी अन्य व्यक्ति के समक्ष प्रस्तुत करेगा।

159. वैमानिकी दूरसंचार उपकरण अंशांकन और जांच.— (1) महानिदेशक द्वारा निर्धारित विनिर्देशों के अनुसार प्रमाणपत्र धारक, उपकरण के अंशांकन के लिए प्रक्रिया स्थापित करेगा।

(2) प्रमाण-पत्र धारक किसी दुर्घटना या गंभीर घटना में शामिल किसी वायुयान द्वारा उपयोग किए गए किसी वैमानिक दूरसंचार उपकरण की प्रचालन स्थिति की जांच करेगा तथा उसका सही-सही अभिलेख तैयार करेगा तथा ऐसे अभिलेख को जांच के प्रयोजन के लिए उपलब्ध कराएगा।

(3) महानिदेशक, द्वारा अनुमोदित इकाई द्वारा दिक्चालन सुविधाओं का हवाई अंशांकन किया जाएगा।

160. महत्वपूर्ण और संवेदनशील क्षेत्रों का संरक्षण.— किसी वैमानिकी सुविधा के आसपास कोई भी महत्वपूर्ण और संवेदनशील क्षेत्र, जिसे उपकरण की परिचालन दक्षता के लिए संरक्षित किया जाना आवश्यक है, को—

(क) वैमानिकी सुविधा के लिए साइट रेखाचित्रों पर स्पष्ट रूप से पहचाना जाएगा;

(ख) साइट पर उपयुक्त साइनपोस्टों द्वारा भौतिक रूप से संरक्षित किया जाएगा; और

(ग) विमान क्षेत्र परिकर्मी या प्रमाण पत्र धारक द्वारा, जहां उपयुक्त हो, बाधाओं के माध्यम से या अन्यथा संरक्षित किया जाएगा ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि साइट प्रतिबंधों का किसी भी रूप में उल्लंघन नहीं किया जाता है।

161. प्रमाणपत्र का निलंबन, रद्दीकरण या वापस लेना .— (1) महानिदेशक, प्रमाणपत्र धारक को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात, प्रमाणपत्र को प्रतिबंधित, निलंबित या रद्द कर सकता है, यदि यह मानने के लिए उचित आधार हैं कि—

(क) प्रमाणपत्र के अधीन किसी शर्त का उल्लंघन हुआ है; या

(ख) सुविधाएं, प्रचालन या रखरखाव वायु यातायात सेवाओं या हवाई दिक्चालन की सुरक्षा के हित में आवश्यक मानक के नहीं हैं

(2) यदि प्रमाणपत्र धारक प्रमाणपत्र को समर्पित करना चाहता है, तो धारक को उस तारीख की लिखित में कम से कम साठ दिन की सूचना देनी होगी, जिस तारीख को वह प्रमाणपत्र को समर्पित करना चाहता है।

(ग) मौसम संबंधी सेवाएं

162. मौसम संबंधी आंकड़े और सूचना .— मौसम संबंधी प्राधिकरण ऑपरेटरों, उड़ान कर्मी दल के सदस्यों, हवाई यातायात सेवा इकाइयों, खोज और बचाव सेवा इकाइयों, विमान क्षेत्र प्रचालकों, दुर्घटना और घटना जांच निकायों, और अन्य सेवा प्रदाताओं और विमानन संस्थाओं को उनके संबंधित कार्यों के लिए अपेक्षित मौसम संबंधी जानकारी प्रदान करेगा।

163. मौसम संबंधी सूचना का प्रतिधारण .— (1) मौसम संबंधी प्राधिकरण जारी की गई मौसम संबंधी सूचना को जारी होने की तारीख से कम से कम 30 दिन की अवधि तक बनाए रखेगा।

(2) पूछताछ या जांच के लिए अनुरोध किए जाने पर इस मौसम संबंधी जानकारी उपलब्ध कराई जाएगी और इन प्रयोजनों के लिए, पूछताछ या जांच पूरी होने तक इसे बनाए रखा जाएगा।

(घ) उपकरण उड़ान प्रक्रिया डिजाइन

164. उपकरण उड़ान प्रक्रिया डिजाइन सेवा .— (1) विमान दिक्चालन सेवा प्रदाता महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट उपकरण उड़ान प्रक्रिया डिजाइन सेवा स्थापित करेगा।

(2) डीजीसीए द्वारा अनुमोदित डिजाइन मानदंडों के अनुसरण में विमान दिक्चालन सेवा प्रदाता द्वारा डिजाइन किया जाएगा।

165. उपकरण उड़ान प्रक्रियाओं का प्रख्यापन .— महानिदेशक के पूर्व अनुमोदन के बिना किसी भी उपकरण उड़ान प्रक्रिया को प्रख्यापित, संशोधित या वापस नहीं लिया जाएगा।

(ङ) खोज और बचाव

166. खोज और बचाव समझौते .— विमान दिक्चालन सेवा प्रदाता पड़ोसी राज्यों के साथ खोज और बचाव सहयोग और समन्वय को मजबूत करने के लिए समझौते करेगा, जिसमें एक दूसरे की खोज और बचाव इकाइयों के संबंधित क्षेत्रों में प्रवेश के लिए शर्तें निर्धारित की जाएंगी। इन समझौतों में ऐसी इकाइयों के प्रवेश को यथासंभव कम औपचारिकताओं के साथ शीघ्रता से करने का प्रावधान भी होना चाहिए।

167. बचाव एवं समन्वय केन्द्रों को प्राधिकरण .— अनुरोध किए जाने पर बचाव एवं समन्वय केन्द्र खोज एवं बचाव कार्यों के दौरान अन्य बचाव एवं समन्वय केन्द्रों को हर संभव सहायता प्रदान करेंगे।

भाग VII
वायुयान प्रचालन
(क) सामान्य

168. निषिद्ध उड़ान.— महानिदेशक, द्वारा जारी अनुज्ञा की शर्तों और नियमों के अनुसरण में, सिवाय इसके कि—

(1) भारत में रजिस्ट्रीकृत किसी भी वायुयान भारत से बाहर किसी स्थान के लिए उड़ान के प्रयोजनार्थ भारत से बाहर नहीं जाएगा ;

(2) कोई भी वायुयान किसी ऐसे क्षेत्र में उड़ान नहीं भरेगा जिसे केन्द्रीय सरकार, शासकीय राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, प्रतिषिद्ध क्षेत्र घोषित कर दिए हो।

टिप्पणी:- इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप- नियम (4) के अधीन आने वाले विदेशी पंजीकृत विमान भारत में पंजीकृत विमान माने जाएंगे और नियम 1 के उप-नियम (5) के अधीन आने वाले भारतीय पंजीकृत विमान भारत में पंजीकृत नहीं होने वाले विमान माने जाएंगे।

169. बिना पासपोर्ट के व्यक्तियों को ले जाने पर प्रतिबन्ध .— (1) किसी भी वायुयान का प्रभारी व्यक्ति, ऐसे वायुयान को भारत के बाहर किसी स्थान से भारत में प्रवेश की अनुमति नहीं देगा, जब तक कि वायुयान में यात्रा कर रहे सभी व्यक्तियों के पास पासपोर्ट (भारत में प्रवेश) अधिनियम, 1920 (1920 का 34) के अधीन वर्तमान में लागू नियमों के अनुसार अपेक्षित वैध पासपोर्ट न हों।

(2) जहां कोई वायुयान उपनियम (1) के उल्लंघन में भारत में लाया जाता है , वहां केन्द्रीय सरकार द्वारा इस निमित्त साधारणतया या विशेषतया सशक्त कोई प्राधिकारी, वायुयान के स्वामी या प्रभारी व्यक्ति को उस व्यक्ति या व्यक्तियों को भारत में लाने और वहां से ले जाने का निदेश दे सकता है या अन्यथा वैध पासपोर्ट के बिना उन्हें भारत से तुरंत ले जाने की व्यवस्था कर सकता है और, यथास्थिति, वायुयान का स्वामी या प्रभारी व्यक्ति ऐसे निदेशों का पालन करेगा।

170. उड़ान कर्मी दल और केबिन कर्मी दल के सदस्यों का थकावट प्रबंधन .— (1) महानिदेशक, द्वारा उड़ान कर्मी दल के सदस्यों और केबिन कर्मी दल के सदस्यों की सतर्कता के स्तर पर थकान के संभावित प्रभाव को ध्यान में रखते हुए, उड़ान कर्मी दल के सदस्यों के साथ-साथ केबिन कर्मी दल के सदस्यों की उड़ान समय, उड़ान झूटी अवधि और झूटी अवधि की अधिकतम सीमाएं, और ऐसे कर्मी दल के सदस्यों द्वारा पालन किए जाने वाले न्यूनतम विश्राम अवधि भी विनिर्दिष्ट किया जाएगा।

(2) उप-नियम (1) के अधीन महानिदेशक द्वारा, भारत में पंजीकृत या किसी भारतीय प्रचालक द्वारा पट्टे पर ली गई उड़ान मशीन का कोई भी उड़ान कर्मी दल का सदस्य या केबिन कर्मी दल का सदस्य निर्धारित सीमाओं का उल्लंघन नहीं करेगा।

(3) उप-नियम (1) के अधीन महानिदेशक द्वारा, प्रत्येक भारतीय प्रचालक किए गए निर्धारणों के अनुसार अपने उड़ान कर्मी दल के सदस्यों के साथ-साथ केबिन कर्मी दल के सदस्यों के लिए उड़ान और ड्यूटी समय सीमाओं तथा न्यूनतम विश्राम अवधि की योजना स्थापित करेगा तथा इसे अनुमोदन के लिए महानिदेशक, के समक्ष प्रस्तुत करेगा और महानिदेशक द्वारा अनुमोदन के पश्चात ऐसी योजना संबंधित प्रचालक की प्रचालन नियमावली का भाग बन जाएगी।

स्पष्टीकरण. - इस नियम के प्रयोजनों के लिए, 'भारतीय प्रचालक' से ऐसा प्रचालक से अभिप्रेत है जिसका मुख्य कारोबार स्थान या स्थायी निवास भारत में है।

171. कर्मी दल सदस्य प्रमाणपत्र.— (1) महानिदेशक, अभिसमय के एनेक्स 9 के प्रावधानों के अनुसार कर्मी दल सदस्य प्रमाणपत्र जारी कर सकते हैं।

(2) उपनियम (1) के अधीन कर्मी दल सदस्य प्रमाणपत्र जारी करने के लिए आवेदन इन नियमों के अधीन निर्धारित फीस के साथ महानिदेशक, को किया जाएगा।

(3) उपनियम (2) के अंतर्गत आवेदन यह ऐसे प्रारूप में होगा तथा इसमें ऐसे विवरण होंगे जैसा महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाएगा।

172. परिचालनात्मक दस्तावेजों का परिवहन .— भारत में पंजीकृत प्रत्येक विमान में चेक लिस्ट, अद्यतन उड़ान निर्देशिका, पायलट ऑपरेटिंग हैंडबुक (पीओएच) और उस विशेष प्रकार के वायुयान के लिए महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट अन्य दस्तावेज होनी चाहिए। ऐसी जाँच सूचियाँ, अद्यतन उड़ान मैनुअल, पायलट की प्रचालन पुस्तिका (पीओएच) तथा अन्य दस्तावेज विमान में ऐसे रखे जाएंगे जो उड़ान के दौरान कर्मी दल के लिए आसानी से उपलब्ध हों।

173. डाक परिवहन.— (1) महानिदेशक डाक सेवाएं की लिखित सहमति के बिना कोई भी व्यक्ति न तो डाक ले जाएगा और न ही किसी वायुयान में डाक ले जाने देगा।

(2) अनुसूचित विमान परिवहन सेवाओं में लगा प्रत्येक प्रचालक ऐसी सेवाओं द्वारा ऐसे डाक ले जाएगा, जिन्हें महानिदेशक डाक सेवाएं या उनके द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा समय-समय पर एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने की अपेक्षा की जाए।

174. मादक और मनो-सक्रिय पदार्थों के सेवन पर प्रतिबन्ध।— (1) पायलट, कमांडर, नेविगेटर, इंजीनियर, केबिन कू या कर्मी दल के अन्य परिचालन सदस्य के रूप में कार्य करने या विमान में ले जाए जाने वाले किसी भी व्यक्ति ने उड़ान शुरू होने के बारह घंटे के भीतर कोई मादक पेय, शामक, मादक या उत्तेजक दवा या तैयारी नहीं ली होगी या उसका उपयोग नहीं किया होगा या उड़ान के दौरान ऐसी कोई तैयारी नहीं ली होगी या उसका उपयोग नहीं किया होगा और ऐसा कोई भी व्यक्ति ऐसा करते या ले जाए जाने के दौरान नशे की हालत में नहीं

होगा या उसकी सांस, मूत्र या रक्त अल्कोहल विश्लेषण में किसी भी प्रकार का रक्त अल्कोहल नहीं होगा या ऐसी स्थिति में नहीं होगा जिसमें किसी भी मादक, शामक, मादक या उत्तेजक दवा या तैयारी को लेने के कारण उसकी कार्य करने की क्षमता क्षीण हो गई हो और नशे की हालत में कोई अन्य व्यक्ति विमान में प्रवेश नहीं करेगा या नहीं रहेगा या ड्यूटी पर रिपोर्ट नहीं करेगा।

(2) भारत में अंतर्राज्यीय विमान परिवहन सेवा का प्रचालन करने वाला कोई भी प्रचालक ऐसी विमान परिवहन सेवा पर कोई मादक पेय नहीं परोसेगा और ऐसी सेवा पर यात्रा करने वाला कोई भी यात्री विमान में कोई मादक पेय नहीं पीएगा।

(3) अनुज्ञप्तियों या अनुमोदनों के धारक, यथास्थिति, अपने अनुज्ञप्ति या अनुमोदन के विशेषाधिकारों और संबंधित रेटिंग का प्रयोग किसी ऐसे मनो-सक्रिय पदार्थ के प्रभाव में रहते हुए नहीं करेंगे, जो उन्हें अनुज्ञप्ति और रेटिंग के विशेषाधिकारों का सुरक्षित और उचित रूप से प्रयोग करने में असमर्थ बना दे।

(4) अनुज्ञप्ति धारक समस्याग्रस्त पदार्थों के उपयोग में शामिल नहीं होंगे।

175. विमान में धूम्रपान करना.— (1) भारत में पंजीकृत प्रत्येक वायुयान के स्वामी या प्रचालक तथा पायलट-इन-कमांड को वायुयान सूचना में प्रमुख स्थान पर यह प्रदर्शित करना होगा या प्रदर्शित करवाना होगा कि कहां और किस सीमा तक उसमें धूम्रपान निषिद्ध है या अनुमत है।

(2) ऐसे वायुयान में धूम्रपान की अनुमति देने वाली सूचना केवल तभी प्रदर्शित की जा सकेगी जब वायुयान में धूम्रपान की अनुमति वायुयान के उड़नयोग्यता प्रमाणपत्र या केन्द्रीय सरकार के निदेश द्वारा दी गई हो और केवल ऐसे प्रमाणपत्र या निदेश में धूम्रपान से संबंधित शर्तों के अनुसरण में ही दी गई हो।

(3) कोई भी व्यक्ति धूम्रपान नहीं करेगा—

(क) विमान के किसी भाग में या उसके आसपास, जहां यह सूचना प्रदर्शित हो कि धूम्रपान निषिद्ध है।

(ख) विमान में उड़ान भरने, उतरने या ईंधन भरने के दौरान या ऐसी अवधि के दौरान जिसमें अस्थायी रूप से यह सूचना प्रदर्शित की जाती है कि धूम्रपान निषिद्ध है।

टिप्पणी:— इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अंतर्गत आने वाले विदेशी पंजीकृत विमान भारत में पंजीकृत विमान माने जाएंगे और नियम 1 के उप-नियम (5) के अंतर्गत आने वाले भारतीय पंजीकृत विमान भारत में पंजीकृत नहीं होने वाले विमान माने जाएंगे।

176. विमान के अनधिकृत भागों में व्यक्तियों का परिवहन.— किसी भी व्यक्ति को किसी भी समय वायुयान के पंखों या निचले हिस्से पर, या उसके किसी अन्य भाग पर या उसमें, जो कार्मिकों या यात्रियों के आवास के लिए डिजाइन नहीं किया गया है, या वायुयान से बाहरी रूप से जुड़ी किसी चीज पर या उसमें नहीं ले जाया जाएगा :

परंतु कि

(क) अस्थायी पहुंच वाले व्यक्ति को इस नियम की कोई बात नहीं रोकेगी—

(i) या उसकी मशीनरी या उपस्कर को समायोजित करने के प्रयोजन के लिए या ऐसा कुछ करने के प्रयोजन के लिए जो वायुयान या उसमें ले जाए जा रहे व्यक्तियों या माल की सुरक्षा के लिए आवश्यक हो ; या

(ii) विमान के किसी भाग पर, जिसमें माल या भंडार ले जाया जा रहा हो तथा जहां पहुंचने के लिए उचित साधन उपलब्ध हों; तथा

(ख) किसी व्यक्ति को वायुयान के किसी भाग में या उसमें, या उससे संलग्न किसी वस्तु में, केन्द्रीय सरकार की लिखित अनुमति से तथा ऐसी अनुमति में विनिर्दिष्ट किन्हीं शर्तों के अधीन ले जाया जा सकेगा।

177. पोर्टेबल इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों के उपयोग पर प्रतिबंध .— (1) कोई भी व्यक्ति न तो वायुयान का प्रचालन करेगा और न ही उसका प्रचालक या पायलट-इन-कमांड उड़ान के दौरान वायुयान में किसी भी पोर्टेबल इलेक्ट्रॉनिक उपकरण के प्रचालन की अनुमति देगा :

परंतु कि कमांड पायलट उड़ान के दौरान या वायुयान के उतारने और सक्रिय रनवे से हटने के बाद यात्रियों को सेलुलर टेलीफोन या स्मार्टवॉच के उपयोग की अनुमति दे सकता है, सिवाय उन स्थितियों के जब लैंडिंग कम दृश्यता की स्थिति में हो, जैसा कि महानिदेशक द्वारा समय-समय पर निर्धारित किया जा सकता है।

(2) उप-नियम (1) के प्रावधान पोर्टेबल वॉयस रिकॉर्डर, श्रवण यंत्र, हृदय पेसमेकर, इलेक्ट्रिक शेवर या अन्य पोर्टेबल इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों पर लागू नहीं होंगे, जो प्रचालक की राय में उस विमान के दिक्कालन या संचार प्रणाली में हस्तक्षेप नहीं करते हैं जिस पर उन्हें संचालित किया जाना है और जिसके लिए ऐसे प्रचालक ने महानिदेशक का अनुमोदन प्राप्त कर लिया है।

(3) उपनियम (1) में किसी बात के होते हुए भी, महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट शर्तों के अधीन विमान में उड़ान पायलट-इन-कमांड यात्रियों को वाई-फाई या मोबाइल संचार सेवाओं या दोनों के माध्यम से इंटरनेट सेवाओं तक पहुंच की अनुमति दे सकता है :

परंतु कि महानिदेशक, इस संबंध में विनिर्दिष्ट प्रक्रियाओं के अधीन उड़ान के दौरान वायुयान पर ऐसी सेवाओं के लिए उपयोग के लिए वायुयान को प्रमाणित करेंगे।

स्पष्टीकरण .— इस नियम के प्रयोजनों के लिए, किसी वायुयान को तब उड़ान में माना जाएगा जब उसके सभी बाहरी दरवाजे विमान में चढ़ने के बाद उस समय तक बंद कर दिए जाएं जब तक कि वायुयान से उतरने के लिए ऐसा कोई दरवाजा नहीं खोला जाता।

178. उड़ान डेटा विश्लेषण कार्यक्रम .— किसी विमान का प्रचालक, महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट उड़ान डेटा विश्लेषण कार्यक्रम स्थापित करेगा और उसका रखरखाव करेगा।

179. किसी विदेशी राज्य में पंजीकृत या उससे संबंधित वायुयान .— नियम 183 और 211 में दिए गए प्रावधान को छोड़कर, किसी विदेशी राज्य में पंजीकृत या उससे संबंधित कोई भी वायुयान महानिदेशक, की पूर्व अनुमति के बिना भारत में, भारत के ऊपर, भारत के पार या भारत के भीतर नहीं उड़ाया जाएगा, और न ही ऐसे नियमों और शर्तों के अनुसार उड़ाया जाएगा, जिन्हें महानिदेशक, ऐसी अनुमति देते समय लागू करना उचित समझे:

परंतु कि महानिदेशक, सामान्य या विशेष आदेश द्वारा, किसी वायुयान या वायुयान वर्ग को या तो सामान्यतः या किसी विनिर्दिष्ट उड़ान के संबंध में इस नियम के उपबंधों से छूट दे सकेगा।

टिप्पणी:— इस नियम के प्रयोजन के लिए, नियम 1 के उप-नियम (4) के अंतर्गत आने वाले विदेशी पंजीकृत वायुयान भारत में पंजीकृत वायुयान माने जाएंगे और नियम 1 के उप-नियम (5) के अंतर्गत आने वाले भारतीय पंजीकृत वायुयान भारत में पंजीकृत नहीं होने वाले वायुयान माने जाएंगे।

180. वायुयान सुरक्षा फीस .— (1) केन्द्रीय सरकार, या उसकी ओर से नामित कोई अन्य प्राधिकारी, विमानन सुरक्षा फीस लगा सकता है और वसूल सकता है:

- (क) चढ़ने वाले यात्री;
- (ख) हवाई अड्डे से बाहर ले जाया गया माल;
- (ग) सामान्य विमानन के निजी विमानों का प्रस्थान;
- (घ) चार्टर्ड वायुयान परिचालन; और
- (ङ) कोई अन्य समर्पित नागर विमानन प्रचालन ,

विमानन सुरक्षा पर व्यय को पूरा करने के लिए ऐसी दर या दरों पर, जैसा कि केन्द्रीय सरकार समय-समय पर विनिर्दिष्ट करे, तथा इसमें विनिर्दिष्ट विभिन्न श्रेणियों के लिए भिन्न-भिन्न दरें विनिर्दिष्ट की जा सकेंगी।

(2) विमानन सुरक्षा फीस को केन्द्रीय सरकार द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से विनियमित और उपयोग किया जाएगा।

(3) इस नियम के प्रयोजनों के लिए -

(क) "नागर विमानन सुरक्षा" अभिव्यक्ति से तात्पर्य गैरकानूनी हस्तक्षेप के कृत्यों के विरुद्ध नागर विमानन परिचालनों की सुरक्षा से है;

(ख) नागर विमानन पर व्यय से तात्पर्य निम्नलिखित पर किए गए व्यय से है-

- (i) नागर विमानन सुरक्षा प्रदान करने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा नामित किसी सुरक्षा एजेंसी की तैनाती; और
- (ii) ऐसे अन्य व्यय जो केन्द्रीय सरकार द्वारा समय-समय पर तय किये जाएं।

181. क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि .— केन्द्रीय सरकार, क्षेत्रीय हवाई संपर्क को बढ़ावा देने के लिए, या उससे संबंधित किसी अन्य उद्देश्य के लिए, वायुयान प्रचालकों को व्यवहार्यता अन्तराल वित्तपोषण उपलब्ध कराने के प्रयोजनार्थ, क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि की स्थापना कर सकती है, और उक्त निधि का प्रशासन और उपयोग, केन्द्रीय सरकार द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से किया जाएगा।

182. क्षेत्रीय हवाई संपर्क लेवी .— (1) क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि को वित्तपोषित करने के लिए, केन्द्र सरकार भारत के भीतर संचालित की जाने वाली अनुसूचित उड़ानों पर ऐसी दरों पर लेवी लगा सकती है, जिसे केन्द्र सरकार समय-समय पर अनुसूचित उड़ानों के लिए प्रयुक्त विमानों की बैठने की क्षमता और जिन मार्गों पर ऐसी उड़ानें संचालित की जाती हैं, तथा क्षेत्रीय वायुयान संपर्क निधि की समग्र आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए अधिसूचित कर सकती है।

(2) क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि में लाभार्थी राज्य सरकारों द्वारा भी केन्द्र सरकार द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके और अनुपात में अंशदान किया जा सकेगा।

(3) क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि में अंशदान किसी अन्य स्रोत से प्राप्त आय को जमा करके भी किया जा सकता है, जैसा कि केन्द्र सरकार द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाएगा।

स्पष्टीकरण .— नियम 181 और 182 के प्रयोजनों के लिए, "क्षेत्रीय हवाई संपर्क" से तात्पर्य भारत में किन्हीं दो हवाई अड्डों के बीच विमान परिवहन सेवा के प्रचालन से है, जिनमें से कम से कम एक को केन्द्रीय सरकार द्वारा असेवित या अल्पसेवित घोषित किया गया है।

(ख) वायुयान परिवहन सेवाएँ और हवाई कार्य

183. अनुसूचित विमान परिवहन सेवाएं .— (1) कोई भी व्यक्ति भारत से, भारत के लिए, भारत में या भारत के पार कोई अनुसूचित विमान परिवहन सेवा संचालित नहीं करेगा, सिवाय इसके कि अनुसूची IV में निहित प्रावधानों के अनुसार और उसके अधीन केन्द्रीय सरकार की अनुमति के बिना ऐसा किया जाए।

(2) केन्द्रीय सरकार, विमान परिवहन सेवाओं का बेहतर विनियमन करने की दृष्टि से और देश में विभिन्न क्षेत्रों की वायुयान परिवहन सेवाओं की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, समय-समय पर जारी किए गए सामान्य या विशेष आदेश द्वारा निदेश दे सकेगी कि किसी अनुसूचित वायुयान परिवहन सेवा का प्रचालन करने वाला प्रत्येक प्रचालक ऐसे आदेश में विनिर्दिष्ट शर्तों के अनुसार सेवा प्रदान करेगा, जिसके अंतर्गत उनके सम्यक् अनुपालन से संबंधित कोई शर्त भी है।

(3) केन्द्रीय सरकार किसी विमान परिवहन उपक्रम को, जिसका मुख्य कारोबार स्थान भारत के बाहर किसी देश में है, भारत सरकार और उस देश की सरकार के बीच तत्समय प्रवृत्त किसी करार के निबंधनों के अनुसार, या

जहां ऐसा कोई करार नहीं है वहां भारत सरकार द्वारा अस्थायी प्राधिकरण के अनुसार, भारत से, भारत के लिए या भारत के पार अनुसूचित विमान परिवहन सेवा प्रचालित करने की अनुमति दे सकेगी।

184. गैर-अनुसूचित विमान परिवहन सेवाएं. - (1) अनुसूचित विमान परिवहन सेवा के अलावा कोई भी विमान परिवहन सेवा किसी ऐसे विमान परिवहन उपक्रम द्वारा संचालित नहीं की जाएगी जिसका मुख्य व्यवसाय स्थान भारत के बाहर किसी देश में है, सिवाय केन्द्रीय सरकार की विशेष अनुमति के और ऐसे नियमों और शर्तों के अधीन, जिन्हें वह प्रत्येक मामले में लागू करना उचित समझे।

(2) उप-नियम (1) में निहित किसी भी बात के बावजूद, महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुसरण में निजी चार्टर उड़ान, जहां व्यक्तिगत सीटें यात्रियों को सीधे या किसी पैकेज के हिस्से के रूप में नहीं बेची जा रही हैं, के लिए किसी ऐसे विमान परिवहन उपक्रम द्वारा संचालित की जा सकती हैं जिसका मुख्य व्यवसाय स्थान भारत के बाहर के किसी देश में हो।

(3) अनुसूचित विमान परिवहन सेवा के अलावा कोई भी विमान परिवहन सेवा किसी भारतीय विमान परिवहन उपक्रम द्वारा तब तक संचालित नहीं की जाएगी जब तक कि उसके पास महानिदेशक, द्वारा दिया गया एयर ऑपरेटर अनुज्ञा न हो।

(4) वायुयान प्रकर्मि अनुज्ञा प्रदान करने के लिए आवेदन महानिदेशक को ऐसे प्ररूप और ऐसी रीति से किया जाएगा तथा उसमें ऐसे विवरण या दस्तावेज होंगे, जो महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किए जाएं तथा साथ ही इन नियमों के अधीन निर्धारित फीस भी दिया जाएगा।

(5) विमान प्रचालक अनुज्ञा के लिए आवेदक और उसके धारक को विमान प्रचालक अनुज्ञा प्रदान करने और उसे जारी रखने के प्रयोजन के लिए केन्द्रीय सरकार से सुरक्षा मंजूरी प्राप्त करना अपेक्षित होगा। सुरक्षा मंजूरी प्राप्त करने की प्रक्रिया महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट की जाएगी।

(6) उपनियम (3) के अधीन प्रदान किया गया विमान प्रचालक अनुज्ञा, जब तक निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, पांच वर्ष से अधिक अवधि के लिए वैध रहेगा, जिसे एक बार में पांच वर्ष से अधिक अवधि के लिए नवीकृत किया जा सकेगा।

(7) महानिदेशक, यदि संतुष्ट हो कि,-

(क) विमान प्रचालक अनुज्ञा की किसी शर्त का अनुपालन नहीं किया गया है और यह विफलता ऐसे वायुयान प्रकर्मि अनुज्ञा के धारक या उसके किसी सेवक या एजेंट की ओर से किसी जानबूझकर किए गए कार्य या चूक के

कारण हुई है, भले ही सेवक या एजेंट का ऐसा जानबूझकर किया गया कार्य या चूक विमान प्रचालक अनुज्ञा के धारक के ज्ञान या अनुमोदन से हुआ हो या नहीं, या

(ख) विमान प्रचालक अनुज्ञा धारक सुरक्षित, कुशल और विश्वसनीय सेवा स्थापित करने में असफल रहा है, या

(ग) विमान प्रचालक अनुज्ञा किसी सूचना को छिपाकर या गलत सूचना देकर प्राप्त किया गया हो, या

(घ) विमान प्रचालक अनुज्ञा धारक की सुरक्षा मंजूरी केन्द्रीय सरकार द्वारा वापस ले ली गई है या अस्वीकार कर दी गई है।

ऐसी अवधि के लिए वायुयान प्रकर्मि अनुज्ञा को रद्द या निलंबित कर सकता है, जैसा वह उचित समझे :

परन्तु ऐसा कोई भी विमान प्रचालक अनुज्ञा बिना लिखित में कारण बताओ नोटिस दिए रद्द या निलंबित नहीं किया जाएगा, जिसमें विमान प्रचालक अनुज्ञा धारक को वह आधार सूचित किया जाएगा जिस पर विमान प्रचालक अनुज्ञा को निलंबित या रद्द करने का प्रस्ताव है और उसे नोटिस में विनिर्दिष्ट उचित समय के भीतर लिखित में अभ्यावेदन करने का उचित अवसर दिया जाएगा और यदि वह व्यक्ति ऐसा चाहे तो उसे सुनवाई का अवसर दिया जाएगा।

(8) उपनियम (7) में किसी बात के होते हुए भी, यदि महानिदेशक, की यह राय है कि सार्वजनिक सुरक्षा के हित में ऐसा करना अपेक्षित है, तो वह लिखित में कारण दर्ज करके, आगे की जांच करने की दृष्टि से विमान प्रचालक अनुज्ञा को सरसरी तौर पर निलंबित कर सकेगा।

185. हवाई कार्य.- (1) कोई भी व्यक्ति तब तक कोई हवाई कार्य नहीं करेगा जब तक कि उसके पास महानिदेशक, द्वारा प्रदत्त प्राधिकार न हो :

परन्तु कि नियम 184 के उपनियम (3) के तहत जारी वैध विमान प्रचालक अनुज्ञा रखने वाला कोई भी व्यक्ति महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट ऐसी अपेक्षाओं के अनुपालन के अधीन, ऐसे प्राधिकरण के बिना हवाई कार्य कर सकता है :

परन्तु कि नियम 24 के अंतर्गत अनुमत कार्यकलापों के लिए इस उप-नियम के अंतर्गत प्राधिकरण की आवश्यकता नहीं होगी।

(2) हवाई कार्य करने के हेतु प्राधिकरण प्रदान करने के लिए आवेदन महानिदेशक, को ऐसे प्ररूप और ऐसी रीति में किया जाएगा और उसमें ऐसे विवरण या दस्तावेज होंगे, जैसा महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाए, तथा साथ ही इन नियमों के अधीन निर्धारित फीस भी होगा।

(3) हवाई कार्य प्राधिकरण के लिए आवेदक और उसके धारक को हवाई कार्य प्राधिकरण प्रदान करने और उसे जारी रखने के प्रयोजन के लिए केन्द्रीय सरकार से सुरक्षा मंजूरी प्राप्त करना आवश्यक होगा। सुरक्षा मंजूरी प्राप्त करने की प्रक्रिया महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट की जाएगी।

(4) उप-नियम (2) के अधीन प्रदान किया गया प्राधिकार, जब तक कि उसे निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, अधिकतम दो वर्ष अवधि के लिए वैध रहेगा, जिसे एक बार में अधिकतम दो वर्ष अवधि के लिए नवीकृत किया जा सकेगा।

(5) महानिदेशक, इस बात से संतुष्ट होने पर कि—

- (i) प्राधिकरण धारक द्वारा प्राधिकरण की किसी भी शर्त का अनुपालन नहीं किया गया है, या
- (ii) प्राधिकरण किसी सूचना को छिपाकर या गलत सूचना देकर प्राप्त किया गया हो, या
- (iii) प्राधिकरण धारक की सुरक्षा मंजूरी केन्द्रीय सरकार द्वारा वापस ले ली गई है या अस्वीकार कर दी गई है,

इस नियम के अधीन जारी किए गए प्राधिकरण को, ऐसी अवधि के लिए, जैसा वह उचित समझे, रद्द या निलंबित कर सकेगा :

परन्तु ऐसा कोई प्राधिकरण लिखित में कारण बताओ नोटिस दिए बिना रद्द या निलंबित नहीं किया जाएगा, जिसमें प्राधिकरण धारक को वह आधार सूचित किया जाएगा जिस पर प्राधिकरण को निलंबित या रद्द करने का प्रस्ताव है और उसे नोटिस में विनिर्दिष्ट उचित समय के भीतर लिखित में अभ्यावेदन करने का उचित अवसर दिया जाएगा और यदि वह व्यक्ति ऐसा चाहे तो उसे सुनवाई का अवसर दिया जाएगा।

(6) उप-नियम (5) में किसी बात के होते हुए भी, यदि महानिदेशक, की यह राय है कि सार्वजनिक सुरक्षा या राष्ट्रीय सुरक्षा के हित में ऐसा करना अपेक्षित है, तो वह कारणों को लिखित में दर्ज करके, प्राधिकरण को तब तक के लिए निलंबित कर सकेगा जब तक महानिदेशक, के समाधानप्रद रूप में कमियों का समाधान नहीं हो जाता।

186. हवाई कार्य और सार्वजनिक परिवहन कुछ वायुयानों के लिए आरक्षित हैं .— श्रेणी ख में भाग III के अनुसरण में गैर पंजीकृत वायुयान का उपयोग हवाई कार्य वायुयान या सार्वजनिक परिवहन वायुयान के रूप में किया जाएगा :

परन्तु कि केन्द्रीय सरकार समय-समय पर श्रेणी क में भाग III के अनुसार पंजीकृत विमानों के अलावा अन्य विमानों द्वारा हवाई कार्य या सार्वजनिक परिवहन के निष्पादन पर प्रतिबंध लगाने की अनुमति दे सकती है

और प्रतिबंध लगा सकती है, और ऐसे प्रतिबंधों को प्रभावी रूप से लगाया गया माना जाएगा यदि उन्हें ऐसे विमान के मालिक या ऑपरेटर को लिखित रूप में अधिसूचित किया गया है।

187. मानव रहित हवाई वाहन (ड्रोन) के अलावा अन्य वायुयान का आयात या स्थानीय अधिग्रहण.—

(1) कोई भी व्यक्ति महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुसार उनकी अनुमति के बिना किसी वायुयान का आयात या स्थानीय स्तर पर अधिग्रहण नहीं करेगा।

(2) इस प्रकार आयातित या स्थानीय रूप से अधिग्रहीत वायुयान का उपयोग अनुमत उद्देश्यों के अलावा अन्य उद्देश्यों के लिए नहीं किया जाएगा।

188. वायुयान प्रबंधन सेवा.— (1) कोई भी व्यक्ति वायुयान प्रबंधन सेवा प्रदाता के रूप में तब तक कार्य नहीं करेगा जब तक कि उसके पास महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुसार प्रदत्त प्राधिकरण न हो:

नियम 184 के उपनियम (3) के तहत जारी वैध हवाई प्रचालक अनुज्ञा रखने वाला कोई भी व्यक्ति, महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुपालन के अधीन, ऐसे प्राधिकरण के बिना वायुयान प्रबंधन सेवा प्रदाता के रूप में कार्य कर सकता है।

(2) इस नियम के प्रावधान, नियम 183 के प्रावधानों के तहत अनुमत अनुसूचित हवाई परिवहन सेवा पर लागू नहीं होंगे।

(3) वायुयान का स्वामी और वायुयान प्रबंधन सेवा प्रदाता एक उपयुक्त वायुयान प्रबंधन समझौता करेंगे जो वर्तमान में लागू कानूनों के साथ असंगत नहीं होगा, जिसमें वायुयान प्रबंधन सेवा प्रदाता को वायुयान का कब्जा और नियंत्रण हस्तांतरित करने का प्रावधान शामिल होगा।

(4) वायुयान का स्वामी और वायुयान प्रबंधन सेवा प्रदाता, महानिदेशक, को वायुयान के कब्जे और नियंत्रण के हस्तांतरण के लिए दस्तावेज प्रस्तुत करेगा, जो महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप में होगा, ताकि नियम 39 के अंतर्गत जारी वायुयान के पंजीकरण प्रमाणपत्र में प्रचालक के रूप में वायुयान प्रबंधन सेवा प्रदाता का नाम सम्मिलित किया जा सके।

(5) वायुयान प्रबंधन सेवा प्रदाता अपने प्रबंधन के अधीन वायुयान के लिए वायुयान प्रचालक होगा और वह वायुयान के परिचालन नियंत्रण के साथ-साथ इस अधिनियम, इन नियमों और अधिनियम या इन नियमों के अधीन बनाए गए विनियमों के उपबंधों के अनुपालन के लिए जिम्मेदार होगा, जैसा कि वायुयान परिचालन की विशिष्ट श्रेणी पर लागू होता है।

(6) इस नियम में निहित किसी बात के होते हुए भी, वायुयान का स्वामी उस समय लागू किसी भी अन्य कानून के अंतर्गत किसी भी दायित्व से मुक्त नहीं होगा।

189. निजी उपयोग के लिए वायुयान का प्रचालन .- (1) कोई भी व्यक्ति महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुसार ही निजी उपयोग के लिए वायुयान का प्रचालन करेगा।

(2) निजी उपयोग श्रेणी के अंतर्गत पंजीकृत वायुयान का उपयोग किसी भी प्रकार से किराया, परिश्रमिक या प्रतिफल प्राप्त करने वाले कार्य हेतु नहीं किया जाएगा।

(3) निजी उपयोग श्रेणी के अंतर्गत वायुयान के स्वामी/प्रचालक यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि वायुयान का प्रचालन और रखरखाव इन नियमों और इन नियमों के तहत तैयार की गई सभी प्रासंगिक नियामक अपेक्षाओं के अनुपालन में किया जाता है।

(4) इस नियम में किसी बात के होते हुए भी, इस नियम के उपबंधों के अंतर्गत आने वाले वायुयान का स्वामी नियम 188 में दिए गए अनुसार वायुयान प्रबंधन सेवा प्रदाता की सेवाओं का उपयोग कर सकता है।

190. राज्य सरकारों, केन्द्र/राज्य सरकारों के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और किसी अन्य सरकारी एजेंसी द्वारा निजी उपयोग के लिए वायुयान का प्रचालन .- (1) राज्य सरकारें, केन्द्र/राज्य सरकारों के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम और किसी अन्य सरकारी एजेंसी द्वारा अपने निजी उपयोग के लिए वायुयान का प्रचालन तब तक नहीं किया जाएगा, जब तक कि उनके पास महानिदेशक द्वारा उनके द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुसार दिया गया प्रचालन अनुज्ञा न हो।

(2) निजी उपयोग श्रेणी के अंतर्गत पंजीकृत वायुयान का उपयोग किसी भी प्रकार से किराया, परिश्रमिक या प्रतिफल प्राप्त करने वाले कार्य हेतु नहीं किया जाएगा।

(3) उप-नियम (1) के अधीन प्रदान किया गया प्रचालन अनुज्ञा, जब तक कि उसे निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, अत्यधिक दो वर्ष की अधिक अवधि के लिए वैध रहेगा, जिसे एक बार में अत्यधिक दो वर्ष की अधिक अवधि के लिए नवीकृत किया जा सकेगा।

(4) महानिदेशक, इस बात से संतुष्ट होने पर कि -

(i) प्रचालन अनुज्ञा की किसी भी शर्त का प्रचालन अनुज्ञा धारक द्वारा अनुपालन नहीं किया गया है, या

(ii) प्रचालन अनुज्ञा किसी जानकारी को छिपाकर या गलत जानकारी देकर प्राप्त किया गया हो,

इस नियम के अधीन जारी किए गए प्रचालन अनुज्ञा को वह जितनी अवधि के लिए उपयुक्त समझे, उतनी अवधि के लिए रद्द या निलंबित कर सकता है :

परन्तु कि यह भी है कि ऐसा कोई भी प्रचालन अनुज्ञा रद्द या निलंबित नहीं की जाएगी जब तक कि परिचालन अनुज्ञा धारक को लिखित रूप में कारण बताओ सूचना न दी जाए, जिसमें यह बताया जाए कि परिचालन अनुज्ञा को रद्द या निलंबित किए जाने क्या आधार है, और उसे लिखित रूप में उत्तर प्रस्तुत करने का उचित अवसर न दिया जाए, साथ ही यदि वह व्यक्ति चाहे ठो व्यक्तिगत रूप से सुनवाई का भी अवसर प्रदान किया जाए, जैसा कि उक्त सूचना में विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर हो। लिखित रूप में कारण बताओ नोटिस दिए बिना, जिसमें प्रचालन अनुज्ञा धारक को वह आधार सूचित किया जाएगा जिस पर प्रचालन अनुज्ञा को निलंबित या रद्द करने का प्रस्ताव है और उसे नोटिस में विनिर्दिष्ट उचित समय के भीतर लिखित रूप में अभ्यावेदन करने का उचित अवसर दिया जाएगा और यदि वह व्यक्ति ऐसा चाहे तो उसे सुनवाई का अवसर दिया जाएगा।

(5) उप-नियम (4) में किसी बात के होते हुए भी, यदि महानिदेशक की यह राय है कि सार्वजनिक सुरक्षा या राष्ट्रीय सुरक्षा के हित में ऐसा करना अपेक्षित है, तो वह कारणों को लिखित रूप में दर्ज करके, महानिदेशक के संतोषप्रद रूप में कमियों का समाधान होने तक प्रचालन अनुज्ञा को सरसरी तौर पर निलंबित कर सकेगा।

(6) इस नियम में किसी बात के होते हुए भी, इस नियम के उपबंधों के अंतर्गत आने वाले वायुयान का स्वामी नियम 188 में दिए गए अनुसार वायुयान प्रबंधन सेवा प्रदाता की सेवाओं का उपयोग कर सकता है, ऐसी स्थिति में वायुयान प्रबंधन सेवा प्रदाता को उपनियम (1) के अंतर्गत प्रचालन अनुज्ञा प्राप्त करना अपेक्षित होगा।

191. विदेशी एयरलाइन द्वारा भारत में, से पूरे भारत में अनुसूचित प्रचालन .- (1) केन्द्रीय सरकार किसी वायुयान परिवहन उपक्रम को, जिसका मुख्य कारोबार स्थान भारत के बाहर किसी देश में है, भारत सरकार और उस देश की सरकार के बीच तत्समय प्रवृत्त किसी करार के निबंधनों के अनुसार, या जहां ऐसा कोई करार नहीं है वहां भारत सरकार द्वारा अस्थायी प्राधिकार के अनुसार भारत से, को या भारत के पार अनुसूचित वायुयान परिवहन सेवा प्रचालित करने की अनुमति दे सकेगी।

(2) महानिदेशक, किसी वायुयान परिवहन उपक्रम को, जिसका मुख्य कारोबार स्थान भारत के बाहर किसी देश में है, भारत सरकार और उस देश की सरकार के बीच तत्समय प्रवृत्त किसी करार के निबंधनों के अनुसार भारत से या भारत के लिए अनुसूचित वायुयान परिवहन सेवा प्रचालित करने के लिए प्रचालन प्राधिकार प्रदान कर सकेगा, या जहां ऐसा कोई करार नहीं है वहां भारत सरकार द्वारा अस्थायी प्रचालन प्राधिकार प्रदान कर सकेगा।

(3) उपनियम (2) के अधीन प्रचालन प्राधिकरण प्रदान करने के लिए आवेदन इन नियमों के अधीन निर्धारित फीस के साथ महानिदेशक, को किया जाएगा।

(4) उपनियम (3) के अधीन आवेदन ऐसे प्ररूप में होगा तथा उसमें ऐसे विवरण होंगे जैसा महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाएगा। महानिदेशक, आवेदन के निपटान के लिए आवेदक से कोई अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है, जिसे वह आवश्यक समझे।

(5) उप-नियम (2) के अधीन प्रदान किया गया प्रचालन प्राधिकरण, जब तक निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, अत्यधिक पांच वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेगा, जिसे एक बार में अत्यधिक पांच वर्ष की अधिक अवधि के लिए नवीकृत किया जा सकेगा।

(6) महानिदेशक, उपनियम (2) के अधीन प्रदत्त प्रचालन प्राधिकरण में किसी संशोधन को, वायुयान परिवहन उपक्रम द्वारा ऐसे प्ररूप में आवेदन प्रस्तुत करने पर, जिसमें ऐसे विवरण या दस्तावेज होंगे, जैसा कि उनके द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाए, इन नियमों के अधीन निर्धारित फीस के साथ अनुमोदित कर सकेगा।

(7) वह वायुयान परिवहन उपक्रम, जिसे इस नियम के अधीन, यथास्थिति, प्रचालन प्राधिकार, प्राधिकार या अस्थायी प्राधिकार प्रदान किया गया है, ऐसे प्राधिकार में विनिर्दिष्ट शर्तों का अनुपालन करेगा।

(8) कोई वायुयान परिवहन उपक्रम, जिसका मुख्य व्यवसाय स्थान भारत के बाहर किसी देश में है, महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं और शर्तों के अनुपालन में भारत से या भारत के पार अनुसूचित वायुयान परिवहन सेवाएं संचालित करेगा।

192. टैरिफ.— (1) (क) नियम 183 के उप-नियम (1) और (3) के अनुसार परिचालन करने वाला प्रत्येक हवाई परिवहन उपक्रम एक कार्यप्रणाली के आधार पर टैरिफ स्थापित करेगा, जिसमें परिचालन की लागत, बुकिंग वर्ग, सेवा की विशेषताएं, ऐतिहासिक क्षेत्रवार उपज डेटा, क्षेत्रवार लोड फैक्टर या क्षमता, एटीएफ मूल्य निर्धारण और मौसमी कारकों पर विचार किया जाएगा;

(ख) नियम 183 के उप-नियम (1) के अनुसार परिचालन करने वाला प्रत्येक हवाई परिवहन उपक्रम अपनाई गई कार्यप्रणाली और उसमें किए गए परिवर्तनों, यदि कोई हो, को ऐसे परिवर्तनों के औचित्य के साथ नागरिक विमानन महानिदेशालय की टैरिफ निगरानी इकाई को प्रस्तुत करेगा;

(ग) किसी वायुयान परिवहन उपक्रम द्वारा टैरिफ निर्धारित करने के लिए अपनाई गई कार्यप्रणाली में तब तक कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा, जब तक कि उसे ऐसे वायुयान परिवहन उपक्रम के प्रबंधन द्वारा अनुमोदित नहीं कर दिया जाता।

(2) (क) नियम 183 के उपनियम (1) के अनुसरण में कार्य कर रहे प्रत्येक हवाई परिवहन उपक्रम को उसके द्वारा उपनियम (1) के अनुभाग (क) के अधीन स्थापित टैरिफ निगरानी इकाई, नागर

विमानन महानिदेशालय को टैरिफ प्रस्तुत करना होगा ;

(ख) प्रत्येक हवाई परिवहन उपक्रम या उसके एजेंट उपनियम (1) के अनुभाग (क) के अधीन उनके द्वारा स्थापित टैरिफ से अधिक नहीं ;

(ग) जहां किसी वायु परिवहन उपक्रम या उसके अभिकर्ता ने उपनियम (1) के अनुभाग (क) के अधीन उसके द्वारा स्थापित टैरिफ से अधिक टैरिफ की पेशकश की है या प्रभारित किया है, वहां महानिदेशक, आदेश द्वारा, ऐसे वायु परिवहन उपक्रम को निर्देश जारी कर सकेगा।

(3) प्रत्येक हवाई परिवहन उपक्रम और उनके एजेंट उपनियम (1) के अनुभाग (क) के अधीन स्थापित टैरिफ को अपनी वेबसाइट या किसी अन्य डिजिटल प्लेटफॉर्म पर स्पष्ट रूप से प्रकाशित करेंगे।

(4) वसूला जाने वाला या प्रस्तावित टैरिफ बुकिंग वेबसाइट और बुक किए गए टिकट पर निम्नलिखित विवरण दर्शाएगा, अर्थात्:-

(क) यात्री द्वारा देय कुल राशि; तथा

(ख) कुल राशि का पूर्ण विवरण, जिसमें किराया, कर, फीस या कोई अन्य प्रभार, यदि कोई हो, अलग से दर्शाया गया हो।

स्पष्टीकरण. - इस उपनियम के प्रयोजनार्थ, -

(क) कर से अभिप्रेत सरकार को देय राशि है; और

(ख) फीस से अभिप्रेत यात्रियों को कोई सेवा या सुविधा प्रदान करने के लिए सेवा प्रदाताओं को देय राशि से है।

(5) (क) प्रत्येक वायुयान परिवहन उपक्रम को उसके द्वारा स्थापित टैरिफ से संबंधित सभी अभिलेखों को बनाए रखना होगा। उपनियम (1) के अनुभाग (क) के अधीन ऐसी रीति से और ऐसे प्ररूप में, जैसा महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाए ;

(ख) नियम 183 के उप-नियम (1) के अनुसार परिचालन करने वाला वायुयान परिवहन उपक्रम या उसका अभिकर्ता, ऐसे वायुयान परिवहन उपक्रम द्वारा स्थापित टैरिफ से संबंधित सभी अभिलेख, मांगे जाने पर, महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्ररूप और तरीके से नागर विमानन महानिदेशालय की टैरिफ निगरानी इकाई को प्रस्तुत करेगा।

(6) (क) नियम 183 के उप-नियम (1) के अनुसार परिचालन करने वाले वायुयान परिवहन उपक्रम

द्वारा स्थापित टैरिफ की निगरानी नागरिक वायुयानन महानिदेशालय की टैरिफ निगरानी इकाई द्वारा एक कार्यप्रणाली के आधार पर की जाएगी, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ क्षमता, ऐतिहासिक प्रवृत्तियों, एयरलाइनों के प्रदर्शन और मौसमी कारकों को ध्यान में रखा जाएगा;

(ख) जहां महानिदेशक, को यह विश्वास हो कि किसी वायुयान परिवहन उपक्रम या उसके एजेंट ने अनुचित बाजार आचरण किया है तथा अत्यधिक या आक्रामक टैरिफ स्थापित किया है या वसूला है, वहां वह आदेश द्वारा ऐसे वायुयान परिवहन उपक्रम को निर्देश जारी कर सकेगा।

193. प्रचालकों द्वारा अनुपालन की जाने वाली न्यूनतम अपेक्षाएं .— सभी वायुयान मालिकों और ऑपरेटरों को उप-भाग (सी) में निहित इंजीनियरिंग, निरीक्षण और मैनुअल अपेक्षाओं और हवाई मार्गों, विमानों और एयरक्रू के संबंध में सुरक्षा अपेक्षाओं का अनुपालन करना होगा, जैसा कि महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किया जा सकता है।

194. किसी नए मार्ग को शुरू करने या अनुसूचित वायुयान परिवहन सेवाओं के किसी मौजूदा मार्ग में परिवर्तन करने के लिए महानिदेशक की मंजूरी .— किसी नए मार्ग पर अनुसूचित वायुयान परिवहन सेवा का प्रचालन करने या ऐसी सेवाओं के किसी मौजूदा मार्ग में कोई बड़ा परिवर्तन करने या ऐसी सेवा के लिए कोई नई समय-सारणी शुरू करने से पहले, प्रचालक महानिदेशक, की सहमति प्राप्त करेगा, जहां तक ऐसा प्रचालन या, जैसा भी मामला हो, वायुयान मार्ग या हवाई अड्डा सुविधाओं पर प्रभाव पड़ने की संभावना है, और नए मार्ग के प्रचालन के लिए या किसी मौजूदा मार्ग के बड़े परिवर्तन के लिए या नई समय-सारणी शुरू करने के लिए या, जैसा भी मामला हो, प्रस्तावित तारीख से पहले महानिदेशक को पूर्व सूचना देगा।

195. प्रचालन मैनुअल .— (1) प्ररूप में प्रचालन मैनुअल, तरीके और इस तरह के विवरण शामिल हैं महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट, हवाई परिवहन सेवाओं में लगे प्रत्येक प्रचालक द्वारा और जटिल मोटर चालित वायुयान संचालित करने वाले निजी वायुयान के स्वामी द्वारा भी बनाए रखा जाएगा।

(2) प्रचालन मैनुअल महानिदेशक, द्वारा समय-समय पर विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा।

(3) प्रचालन मैनुअल के लिए तकनीकी मूल्यांकन और महानिदेशक का अनुमोदन अपेक्षित होगा।

(4) प्रचालन मैनुअल की एक प्रति, या मैनुअल का ऐसा भाग, जो महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाए, वायुयान परिवहन सेवाओं में लगे सभी वायुयानों में ले जाया जाएगा।

196. पायलट-इन-कमांड के कर्तव्य.— (1) नियम 195 के उपबंधों के अधीन रहते हुए, प्रचालक प्रत्येक उड़ान के लिए एक पायलट को कमांड पायलट के रूप में नामित करेगा, जो उड़ान परिचालन में अपने कर्तव्यों के उचित निर्वहन में कर्मी दल के अन्य सदस्यों का पर्यवेक्षण और निर्देशन करेगा।

(2) उड़ान के दौरान वायुयान के प्रचालन और सुरक्षा के लिए जिम्मेदार होने के अलावा, पायलट-इन-कमांड यात्रियों और ले जाए जा रहे माल की सुरक्षा तथा उड़ान अनुशासन बनाए रखने और कर्मी दल के सदस्यों की सुरक्षा के लिए जिम्मेदार होगा।

(3) जब तक पायलट-इन-कमांड कमान में है, उसे वायुयान के स्थान-निर्धारण के संबंध में अंतिम प्राधिकार होगा।

(ग) इंजीनियरिंग, निरीक्षण और मैनुअल अपेक्षाएं – स्वामी या प्रचालक

197. परिभाषाएँ.— (क) इस उप- भाग में "इंजीनियरिंग और निरीक्षण" से तात्पर्य वायुयान की उड़ान योग्यता और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक सभी कार्यों के निष्पादन से है, जिसमें वायुयान का ओवरहाल, रखरखाव, संशोधन, मरम्मत, प्रतिस्थापन, विनिर्माण, संयोजन, परीक्षण, उपचार, निरीक्षण, प्रमाणन और निरंतर उड़ान योग्यता प्रबंधन शामिल है।

(ख) इस उप- भाग में 'मैनुअल' का तात्पर्य 'ऑपरेटरों की सतत उड़ानयोग्यता प्रबंधन प्रदर्शनी' या 'गुणवत्ता मैनुअल' या ऐसी अपेक्षाओं को शामिल करने वाले किसी अन्य मैनुअल से है।

(ग) इस उप- भाग में, 'निजी वायुयान' से तात्पर्य ऐसे वायुयान से है जो नियम 183 या नियम 184 या नियम 185 के अंतर्गत आने वाले वायुयानों के अलावा अन्य प्रचालन में लगे हुए से है।

198. निजी वायुयान स्वामी .— (1) निजी वायुयान, वायुयान के घटक और उपकरण की वस्तुओं का रखरखाव महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट अनुसार किया जाएगा।

(2) स्वामी के पास एक पर्याप्त संगठन तक पहुंच होनी चाहिए, जिसमें योग्य और प्रशिक्षित कर्मचारी, कार्यशाला और अन्य उपकरण, सुविधाएं और निरीक्षण सहायक उपकरण शामिल हों, जो आवश्यक हों।

(3) सभी निजी वायुयान स्वामी, अपने वायुयान की सुरक्षा के लिए उड़ान योग्यता नियंत्रण की प्रत्यायोजित प्रणाली के तहत प्रचालन का आधार प्रदान करने वाली अनुमोदित रखरखाव प्रणाली के तहत काम करेंगे। अनुमोदित रखरखाव प्रणाली के तहत प्रचालन के लिए अनुमोदन प्रदान करने या जारी करने और इसकी निरंतर वैधता के लिए, ऑपरेटरों को महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन करना होगा।

- (4) स्वामी, महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट इंजीनियरिंग, निरीक्षण और मैनुअल अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा।
- (5) उप-नियम (3) के अधीन प्रदान किया गया अनुमोदन, जब तक कि उसे निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, पांच वर्ष से अधिक की अवधि के लिए वैध रहेगा और संतुष्ट होने पर महानिदेशक अनुमोदन को पांच वर्ष की अतिरिक्त अवधि के लिए नवीकृत कर सकेगा।
- (6) स्वामी को वायुयान, वायुयान के घटकों और उपकरणों की वस्तुओं का पूरा रिकॉर्ड रखना होगा, जैसा कि अनुमोदित मैनुअल में शामिल है, उड़ान का कुल समय, अंतिम ओवरहाल के बाद से उड़ान का समय और अंतिम निरीक्षण के बाद से उड़ान का समय और महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट कोई अन्य डेटा। रिकॉर्ड निरीक्षण और जांच के लिए उपलब्ध कराए जाएंगे और महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अवधि के लिए बनाए रखा जाएगा।
- (7) किसी नियम के उपबंधों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, महानिदेशक, किसी स्वामी या व्यक्ति को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात्, किसी अनुमोदन को रद्द, निलंबित या पृष्ठांकित कर सकेगा या स्वामी या व्यक्ति को चेतावनी या उलाहना जारी कर सकेगा, जहां उसका समाधान हो जाता है कि :-

(क) इस नियम के अंतर्गत महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट शर्तों और नागर विमानन अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं किया जा रहा है, और

(ख) प्रचालक या व्यक्ति ने ऐसे कार्य का निष्पादन किया है, या ऐसे कार्य के संबंध में प्रमाण-पत्र प्रदान किया है जो सावधानीपूर्वक या सक्षम तरीके से नहीं किया गया है या अपने अनुमोदन के दायरे से बाहर कार्य किया है या उसके संबंध में उचित प्रविष्टियां और प्रमाणन करने में विफल रहा है या किसी अन्य कारण से जिसे महानिदेशक, इस नियम के तहत दिए गए प्राधिकरण या अनुमोदन को रद्द करने, निलंबित करने या समर्थन करने के लिए पर्याप्त मानता है, या चेतावनी या भर्त्सना जारी कर सकता है।

199. प्रचालक.— (1) प्रचालक के पास पर्याप्त संगठन तक पहुंच होगी, जिसमें योग्य और प्रशिक्षित कर्मचारी, कार्यशाला और अन्य उपकरण, सुविधाएं और निरीक्षण सहायक उपकरण शामिल होंगे, जो आवश्यक पाए जाएं।

(2) निजी वायुयान स्वामियों के अलावा सभी प्रचालक, अपने वायुयान और वायुयान में सवार व्यक्तियों की सुरक्षा के लिए उड़ान योग्यता नियंत्रण की प्रत्यायोजित प्रणाली के तहत प्रचालन का आधार प्रदान करने वाली अनुमोदित रखरखाव प्रणाली के तहत काम करेंगे। अनुमोदित रखरखाव प्रणाली के तहत प्रचालन के लिए

अनुमोदन प्रदान करने या जारी करने और इसकी निरंतर वैधता के लिए, प्रचालक महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन करेंगे।

(3) उप-नियम (2) के अधीन प्रदान किया गया अनुमोदन, जब तक कि निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, नियम 183 के अधीन जारी वायु प्रचालक प्रमाण-पत्र रखने वाले और अनुसूचित वायु परिवहन सेवा में लगे व्यक्ति के मामले में दस वर्ष से अधिक अवधि के लिए वैध रहेगा और संतुष्ट होने पर महानिदेशक अनुमोदन को दस वर्ष की अतिरिक्त अवधि के लिए नवीकृत कर सकेगा।

(4) उप-नियम (2) के अंतर्गत प्रदान किया गया अनुमोदन, जब तक कि निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, नियम 183 के अंतर्गत जारी वायु प्रचालक प्रमाणपत्र रखने वाले और अनुसूचित यात्री वायु परिवहन सेवा में लगे हुए या नियम 184 के अंतर्गत जारी गैर-अनुसूचित प्रचालक परमिट रखने वाले व्यक्ति के मामले में पांच वर्ष से अधिक अवधि के लिए वैध रहेगा और संतुष्ट होने पर महानिदेशक, अनुमोदन को पांच वर्ष की अतिरिक्त अवधि के लिए नवीकृत कर सकते हैं।

(5) उप-नियम (2) के अधीन प्रदान किया गया अनुमोदन, जब तक कि उसे निलंबित या रद्द न कर दिया जाए, नियम 185 के अधीन जारी प्राधिकार रखने वाले व्यक्ति के मामले में अत्यधिक दो वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेगा और संतुष्ट होने पर महानिदेशक अनुमोदन को अत्यधिक दो वर्ष की अतिरिक्त अवधि के लिए नवीकृत कर सकेगा।

(6) (क) प्रचालक अपने कार्मिकों के उपयोग और मार्गदर्शन के लिए मैनुअल उपलब्ध कराएगा, जिसमें उस प्रचालक की गतिविधियों से संबंधित नीतियों, प्रक्रियाओं, प्रथाओं और प्रबंधन प्रणाली से संबंधित जानकारी का ब्यौरा होगा और इसमें महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट अतिरिक्त जानकारी भी होगी।

(ख) मैनुअल की पूर्ण प्रति अथवा मैनुअल के ऐसे भाग, जैसा महानिदेशक निर्देश दें, अनुमोदन के लिए नागर विमानन महानिदेशालय के उपयुक्त क्षेत्रीय कार्यालय को प्रस्तुत किए जाएंगे।

(ग) अनुमोदित प्रचालक समय-समय पर अपने मैनुअल को संशोधित करेगा और जब भी उसके प्रचालन, वायुयान उपकरण या प्रथाओं या मौजूदा वायुयान, उपकरण या प्रथाओं के साथ अनुभव में परिवर्तन के परिणामस्वरूप आवश्यक हो। प्रथाओं और प्रक्रियाओं का कोई भी संशोधन जो वायुयान या उपकरण की उड़ान योग्यता या सुरक्षा को प्रभावित करता है, महानिदेशक, की पूर्व स्वीकृति के अधीन होगा।

(7) मैनुअल और उसके संशोधनों की प्रतियां अनुमोदित प्रचालक द्वारा अपने ऐसे कार्मिकों और उस प्रचालक के कार्य से संबद्ध ऐसे अन्य व्यक्तियों को उपलब्ध कराई जाएंगी, जिन्हें महानिदेशक, आवश्यक समझे।

- (8) अनुमोदित प्रचालक के कर्मचारी मैनुअल में निहित अपने कर्तव्यों से संबंधित सभी निर्देशों का पालन करेंगे।
- (9) अनुमोदित प्रचालक यह सुनिश्चित करेगा कि प्रमाणित करने के लिए प्राधिकृत उसके कार्मिकों को अनुदेश देने के लिए प्रावधान किया गया है, जैसा कि उनके कर्तव्यों और जिम्मेदारियों के उचित निर्वहन के लिए आवश्यक समझा जा सकता है।
- (10) प्रत्येक प्रचालक, जिसमें एक अनुमोदित प्रचालक भी शामिल है, अनुमोदित मैनुअल में शामिल सभी एयरफ्रेम, इंजन, उपकरण, रेडियो उपकरण, उपकरण और सहायक उपकरण के अंतिम ओवरहाल के बाद से उड़ान के कुल समय और अंतिम निरीक्षण के बाद से उड़ान के समय का पूरा रिकॉर्ड बनाए रखेगा। वे ऐसे अन्य रिकॉर्ड भी बनाए रखेंगे, जिन्हें महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट किया जा सकता है, जिन्हें ये रिकॉर्ड निरीक्षण और जाँच के लिए उपलब्ध कराए जाएँगे, जब भी उन्हें आवश्यकता होगी। रिकॉर्ड को ऐसी अवधि के लिए रखा जाएगा, जिसे महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट किया जा सकता है।
- (11) अनुमोदित प्रचालक सहित प्रत्येक प्रचालक महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट इंजीनियरिंग, निरीक्षण और मैनुअल अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा।
- (12) किसी नियम के उपबंधों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, महानिदेशक, प्रकर्मि या व्यक्ति को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात, किसी अनुमोदन को रद्द, निलंबित या प्रतिबंधित कर सकेगा या प्रकर्मि या व्यक्ति को चेतावनी या उलाहना जारी कर सकेगा, जहां उसका यह समाधान हो जाता है कि : -
- (क) इस नियम के अंतर्गत महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट शर्तों और नागर विमानन अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं किया जा रहा है, और
- (ख) प्रचालक या व्यक्ति ने ऐसे कार्य का निष्पादन किया है, या ऐसे कार्य के संबंध में प्रमाण-पत्र प्रदान किया है जो सावधानीपूर्वक या सक्षम तरीके से नहीं किया गया है या अपने अनुमोदन के दायरे से बाहर कार्य किया है या उसके संबंध में उचित प्रविष्टियां और प्रमाणन करने में विफल रहा है या किसी अन्य कारण से जिसे महानिदेशक इस नियम के तहत दिए गए प्राधिकरण या अनुमोदन को रद्द करने, निलंबित करने या समर्थन करने के लिए पर्याप्त मानता है, या चेतावनी या उलाहना जारी करता है।

(घ) फीस

200. फीस.— (1) निम्नलिखित फीस देय होंगे :

- (क) नियम 171 के अंतर्गत कर्मि दल सदस्य प्रमाण पत्र जारी करना एवं नवीकरण : रु. 1000/-

(ख) नियम 184 के अधीन नवीकरण हवाई प्रचालक अनुज्ञा आवेदन और अनुदान :

(i) आवेदन हेतु : 1,75,000/- रु.

(ii) विमान प्रचालक अनुज्ञा प्रदान करने के लिए : 5,00,000/- रु.

(iii) विमान प्रचालक अनुज्ञा के नवीकरण के लिए : 2,50,000/- रु.

(ग) नियम 185 के तहत हवाई कार्य प्राधिकरण का अनुदान और नवीनीकरण :

(i) प्राधिकरण प्रदान करने के लिए : 50,000/- रु.

(ii) प्राधिकरण के नवीकरण के लिए 25,000/- रुपये

(घ) नियम 187 के अधीन अनुमति प्रदान करना :

(i) अनुसूचित/ गैर-अनुसूचित हवाई परिवहन सेवा/निजी उपयोग/हवाई कार्य के लिए प्रयुक्त वायुयान

(क) कुल भार 10,000 किलोग्राम या उससे कम वाले वायुयान के लिए - 1,00,000/- रु. प्रति वायुयान

(ख) 10,000 किलोग्राम से अधिक कुल भार वाले वायुयान के लिए - 2,00,000/- रु. प्रति वायुयान

(ii) उड़ान प्रशिक्षण संगठन/माइक्रोलाइट वायुयान/संचालित हैंग ग्लाइडर/हॉट एयर बैलून के लिए प्रयुक्त वायुयान - 20,000/- रु. प्रति वायुयान

(ङ) नियम 190 के अधीन प्रचालन अनुज्ञा प्रदान करना और उसका नवीकरण करना :

(i) परिचालन अनुज्ञा प्रदान करने के लिए : 100,000/- रु.

(ii) परिचालन अनुज्ञा प्रदान करने के लिए : 50,000/- रु.

(च) नियम 191 के अधीन परिचालन प्राधिकरण का अनुदान, नवीकरण और संशोधन :

(i) परिचालन प्राधिकरण प्रदान करने के लिए आवेदन : 5,00,000/- रु

(ii) परिचालन प्राधिकरण के नवीकरण के लिए : 2,50,000/- रु

(iii) परिचालन प्राधिकरण में एक नया स्टेशन जोड़ने के लिए : 25,000 रुपये

(iv) परिचालन प्राधिकरण में एक नया वायुयान शामिल करना : 10,000 रुपये

(v) कोई अन्य संशोधन : 5000 रुपये

(छ) नियम 198 या नियम 199 के तहत अनुमोदन प्रदान करना :

(i) नियम 183 के तहत जारी अनुसूचित वायु परिवहन सेवा संचालित करने के लिए एयर ऑपरेटर प्रमाणपत्र रखने वाला व्यक्ति या नियम 183 के तहत जारी अनुसूचित वायु परिवहन सेवा संचालित करने के लिए एयर ऑपरेटर प्रमाणपत्र रखने वाले व्यक्ति के विमान के निरंतर उड़ान योग्यता प्रबंधन में शामिल व्यक्ति: 8 लाख रुपये

(ii) नियम 183 के तहत जारी अनुसूचित यात्री हवाई परिवहन सेवा संचालित करने के लिए एयर ऑपरेटर प्रमाणपत्र रखने वाला व्यक्ति या नियम 183 के तहत जारी अनुसूचित यात्री हवाई परिवहन सेवा संचालित करने के लिए एयर ऑपरेटर प्रमाणपत्र रखने वाले व्यक्ति के विमान के निरंतर उड़ान योग्यता प्रबंधन में शामिल व्यक्ति: 4 लाख रुपये

(iii) नियम 184 के तहत जारी गैर-अनुसूचित ऑपरेटर परमिट रखने वाला व्यक्ति या नियम 184 के तहत जारी गैर-अनुसूचित ऑपरेटर परमिट रखने वाले व्यक्ति के विमान के निरंतर उड़ान योग्यता प्रबंधन में शामिल व्यक्ति: 2 लाख रुपये

(iv) नियम 185 के तहत जारी प्राधिकार रखने वाला व्यक्ति या नियम 185 के तहत जारी प्राधिकार रखने वाले व्यक्ति के विमान के सतत उड़ान योग्यता प्रबंधन में शामिल व्यक्ति: 2 लाख रुपये

(v) नियम 198 के तहत जारी अनुमोदन रखने वाला व्यक्ति या नियम 198 के तहत परिचालन करने वाले व्यक्ति के विमान के सतत उड़ान योग्यता प्रबंधन में शामिल व्यक्ति: 2 लाख रुपये

(ज) नियम 198 या नियम 199 के अधीन अनुमोदन के दायरे का नवीकरण या विस्तार : उप-नियम

(1) के उप-पैरा (जी) के अधीन देय फीस का पचास प्रतिशत . -

(झ) अनुसूची IV के पैराग्राफ 3 के अंतर्गत अनापत्ति प्रमाण पत्र के लिए आवेदन करना : दो लाख रुपए

(ञ) अनुसूची IV के पैरा 8 के अंतर्गत वायुयान प्रकर्मि प्रमाणपत्र प्रदान करना और उसका नवीकरण करना :

(i) एयर प्रचालक सर्टिफिकेट प्रदान करने के लिए: बीस लाख रुपए

(ii) एयर प्रचालक सर्टिफिकेट के नवीकरण के लिए: दस लाख रुपये

परंतु कि अनुसूचित यात्री वायुयान परिवहन सेवा के प्रचालन के लिए वायुयान प्रकर्मि प्रमाणपत्र जारी करने की स्थिति में देय फीस दस लाख रुपए होगा तथा उसके नवीकरण के लिए पांच लाख रुपए होगा।

(2) फीस का भुगतान महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से इलेक्ट्रॉनिक रूप से किया जाएगा।

भाग viii**विनियामक, निगरानी और प्रवर्तन**

201. अभिसमय और अनुलग्नकों को अपनाना .— (1) महानिदेशक, अभिसमय और उसके किसी अनुलग्नक को कार्यान्वित करने के लिए भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) और उसके अधीन बनाए गए नियमों से असंगत न होने वाले मानक और प्रक्रियाएं निर्धारित कर सकेगा।

(2) महानिदेशक, राज्य सुरक्षा कार्यक्रम तैयार करेगा तथा उसके कार्यान्वयन की देखरेख करेगा।

स्पष्टीकरण .— इस उपनियम के प्रयोजनों के लिए, राज्य सुरक्षा कार्यक्रम का तात्पर्य सुरक्षा में सुधार लाने के उद्देश्य से अपेक्षाओं और गतिविधियों के एकीकृत समूह से है।

202. महानिदेशक द्वारा निर्देश .— (1) महानिदेशक, एयरमैन को नोटिस (एनओटीएएमएस), वैमानिकी सूचना प्रकाशन, वैमानिकी सूचना परिपत्र (एआईसी) और नागरिक विमानन आवश्यकताएं नामक प्रकाशन के माध्यम से, भारत में या भारत के ऊपर उड़ने वाले विमानों या भारत में पंजीकृत विमानों के संचालन, डिजाइन, विनिर्माण, प्रयोग, कब्जे, रखरखाव या दिक्कालन के संबंध में विशेष निर्देश जारी कर सकते हैं, जो भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) या इन नियमों के साथ असंगत नहीं हैं।

(2) उप-नियम (1) के तहत नागरिक विमानन आवश्यकताओं को नागरिक विमानन महानिदेशालय की वेबसाइट पर तीस दिनों की अवधि के लिए मसौदा डालने के बाद जारी किया जाएगा ताकि इससे प्रभावित होने वाले सभी व्यक्तियों से आपत्तियां और सुझाव आमंत्रित किए जा सकें:

परंतु कि महानिदेशक, सार्वजनिक हित में और लिखित आदेश द्वारा, ऐसी आपत्तियां और सुझाव आमंत्रित करने की आवश्यकताओं को समाप्त कर सकते हैं या ऐसी आपत्तियां और सुझाव प्रस्तुत करने की अवधि को कम कर सकते हैं।

(3) उपनियम (1) के अधीन जारी प्रत्येक निदेश का अनुपालन उस व्यक्ति या व्यक्तियों द्वारा किया जाएगा, जिन्हें ऐसा निदेश जारी किया गया है।

(4) महानिदेशक लिखित में सामान्य या विशेष आदेश द्वारा किसी वायुयान या वायुयान के वर्ग या किसी व्यक्ति या व्यक्तियों के वर्ग को इस नियम के अधीन 'नागर विमानन अपेक्षाएं' नामक प्रकाशन में दिए गए निदेशों के प्रवर्तन से, ऐसी शर्तों के अधीन, यदि कोई हों, जो ऐसे आदेश में विनिर्दिष्ट की जाएं, पूर्णतः या आंशिक रूप से छूट दे सकेगा।

203. सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली.— (1) प्रत्येक संगठन जो -

- (i) इन नियमों के अधीन अनुसूचित या गैर-अनुसूचित प्रकर्मि अनुज्ञा धारण करता हो और यथास्थिति, वायुयानों या हेलीकॉप्टरों के प्रचालन में लगा हो; या
- (ii) सामान्य वायुयानन के लिए बड़े या टर्बोजेट हवाई जहाजों का प्रचालन करना; या
- (iii) अनुज्ञप्ति प्राप्त हवाई अड्डे के प्रचालन में लगा हुआ है ; या
- (iv) इन नियमों के तहत अनुमोदित है और वैमानिकी उत्पाद के प्रकार डिजाइन में लगा हुआ है; या
- (v) इन नियमों के तहत अनुमोदित है और वैमानिकी उत्पाद के विनिर्माण में लगा हुआ है; या
- (vi) इन नियमों के तहत अनुमोदित एक रखरखाव संगठन है और हवाई जहाज या हेलीकॉप्टर के रखरखाव में लगा हुआ है; या
- (vii) इन नियमों के तहत अनुमोदित एक उड़ान प्रशिक्षण संगठन और हवाई यातायात सेवा प्रशिक्षण संगठन है; या
- (viii) हवाई यातायात सेवा प्रदाता,

सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली स्थापित करेगा और उसका रखरखाव करेगा तथा महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप और तरीके से सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली मैनुअल तैयार करेगा और उसे स्वीकृति के लिए महानिदेशक को प्रस्तुत करेगा।

(2) महानिदेशक या उनके द्वारा अधिकृत कोई अन्य अधिकारी किसी भी उचित समय पर सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली की निगरानी कर सकता है और संबंधित संगठन महानिदेशक या निगरानी करने के लिए अधिकृत व्यक्ति के साथ सहयोग करेगा।

स्पष्टीकरण .- इस नियम के प्रयोजन के लिए, -

(क) "सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली" से अभिप्रेत सुरक्षा के प्रबंधन के लिए एक व्यवस्थित दृष्टिकोण से है, जिसमें आवश्यक संगठनात्मक संरचनाएं, जवाबदेही, जिम्मेदारियां, नीतियां और प्रक्रियाएं शामिल हैं;

(ख) "सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली" मैनुअल का अभिप्रेत उप-नियम (1) के अंतर्गत महानिदेशक द्वारा स्वीकृत दस्तावेज से है;

(ग) "बड़े हवाई जहाज" से तात्पर्य ऐसे हवाई जहाज से है जिसका कुल भार 5700 किलोग्राम से अधिक है।

204. अनिवार्य सुरक्षा रिपोर्टिंग प्रणाली .— नागर विमानन महानिदेशालय वास्तविक या संभावित सुरक्षा कमियों पर सुरक्षा डेटा और सुरक्षा सूचना के संग्रह को सुगम बनाने के लिए एक अनिवार्य सुरक्षा रिपोर्टिंग प्रणाली स्थापित करेगा तथा इसके लिए प्रक्रिया विनिर्दिष्ट करेगा।

205. स्वैच्छिक सुरक्षा रिपोर्टिंग प्रणाली .— (1) नागर विमानन महानिदेशालय एक स्वैच्छिक सुरक्षा रिपोर्टिंग प्रणाली स्थापित करेगा, ताकि वास्तविक या संभावित सुरक्षा कमियों पर सुरक्षा डेटा और सुरक्षा सूचना का संग्रह सुगम बनाया जा सके, जिन्हें नियम 204 के तहत स्थापित अनिवार्य सुरक्षा रिपोर्टिंग प्रणाली द्वारा एकत्रित नहीं किया जा सकता है।

(2) उप-नियम (1) के अंतर्गत स्थापित स्वैच्छिक सुरक्षा रिपोर्टिंग प्रणाली गैर-दंडात्मक होगी तथा स्वैच्छिक सुरक्षा रिपोर्टिंग प्रणाली और संबंधित स्रोतों द्वारा एकत्रित सुरक्षा आंकड़ों और उनसे प्राप्त सुरक्षा सूचना को संरक्षण प्रदान करेगी और यदि केन्द्रीय सरकार द्वारा उचित समझा जाए तो सुरक्षा आंकड़ों और सुरक्षा सूचना को किसी अन्य एजेंसी के माध्यम से एकत्रित किया जा सकता है।

(3) उप-नियम (1) के अंतर्गत एकत्रित सुरक्षा डेटा और सुरक्षा जानकारी को इस प्रकार से संभाला जाएगा ताकि सुरक्षा के अलावा अन्य प्रयोजनों के लिए उसका उपयोग न हो सके, तथा उसे समुचित रूप से सुरक्षित रखा जाएगा और रिपोर्ट करने वाले व्यक्ति की पहचान की गोपनीयता बनाए रखी जाएगी।

206. अनुज्ञप्ति आदि का निर्माण — इन नियमों के अंतर्गत प्रदान किया गया या बनाए रखने के लिए अपेक्षित कोई लाइसेंस (भाग VII के उप-भाग (ख) के अंतर्गत जारी लाइसेंस को छोड़कर), प्रमाण-पत्र, प्राधिकरण और अनुमोदन, लॉग बुक या दस्तावेज, किसी मजिस्ट्रेट, उप-निरीक्षक के पद से ऊपर के किसी पुलिस अधिकारी, किसी सीमा शुल्क अधिकारी, संघ के नौसेना, सेना या वायुसेना के किसी कमीशन प्राप्त अधिकारी, भारत सरकार के नागर विमानन विभाग के किसी राजपत्रित अधिकारी या केंद्र सरकार द्वारा इस संबंध में लिखित में विशेष या सामान्य आदेश द्वारा अधिकृत किसी अन्य व्यक्ति द्वारा निरीक्षण के प्रयोजन के लिए मांगे जाने पर लाइसेंसधारी द्वारा या किसी वायुयान या लाइसेंस प्राप्त हवाई अड्डे के मामले में उसके स्वामी, किराएदार या प्रभारी व्यक्ति द्वारा प्रस्तुत किया जाएगा:

परंतु कि किसी वायुयान या उसके कार्मिक से संबंधित ऐसा कोई लाइसेंस, प्रमाण-पत्र, प्राधिकरण और अनुमोदन, लॉग बुक या दस्तावेज, जिसे इन नियमों के अंतर्गत वायुयान में ले जाने के लिए अपेक्षित नहीं है, मांग किए जाने के सात दिनों के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा।

207. लॉग बुक में किसी प्रविष्टि को नष्ट करना, विकृत करना आदि .— किसी भी व्यक्ति नियम 65, 84 और 87 में विनिर्दिष्ट किसी लॉग बुक में की गई किसी प्रविष्टि को नष्ट नहीं करेगा, विकृत नहीं करेगा, परिवर्तित

नहीं करेगा या उसे अपठनीय नहीं बनाएगा, या जानबूझकर कोई झूठी या कपटपूर्ण प्रविष्टि नहीं करेगा, प्राप्त नहीं करेगा या बनाने में सहायता नहीं करेगा।

208. दस्तावेजों की धोखाधड़ी. - किसी भी व्यक्ति इन नियमों के तहत जारी किए गए किसी भी अनुज्ञप्ति, प्रमाण पत्र, प्राधिकरण या अनुमोदन को धोखाधड़ी से उधार नहीं देगा या किसी अन्य व्यक्ति को इसका उपयोग करने की अनुमति नहीं देगा।

209. निरीक्षण. - (1) महानिदेशक या उनके द्वारा लिखित सामान्य या विशेष आदेश द्वारा प्राधिकृत नागर विमानन महानिदेशालय का कोई अधिकारी इन नियमों के अधीन अनुमोदन या प्रमाण-पत्र प्रदान करने के प्रयोजन के लिए किसी वायुयान या विमान सुविधा का निरीक्षण कर सकता है और तत्पश्चात् इन नियमों का निरन्तर अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए अधोषित निरीक्षणों सहित निगरानी भी कर सकता है।

(2) महानिदेशक किसी व्यक्ति को, महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट शर्तों के अधीन, इन नियमों या भारतीय संविधान के उपबंधों के अधीन अनुज्ञप्ति या प्रमाणपत्र या अनुमोदन प्रदान करने के प्रयोजनार्थ किसी व्यक्ति या वायुयान की जांच और परीक्षण करने अथवा किसी दस्तावेज या वायुयानन सुविधा का निरीक्षण करने के लिए प्राधिकृत कर सकेगा। भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) और ऐसा प्राधिकरण महानिदेशक की ओर से निष्पादित करने के लिए अधिकृत व्यक्ति के कार्यों को विनिर्दिष्ट करेगा और उक्त प्राधिकरण उसमें विनिर्दिष्ट अवधि के लिए होगा;

(3) उपनियम (1) और (2) के अधीन इस प्रकार प्राधिकृत व्यक्तियों को प्रमाण-पत्र जारी किए जाएंगे और वे प्राधिकरण में उन्हें सौंपे गए कार्य निष्पादित करेंगे।

(4) महानिदेशक या उपनियम (1) और उपनियम (2) में विनिर्दिष्ट व्यक्ति,-

(क) नियमों के अधीन अपने कार्यों और कर्तव्यों के निष्पादन के लिए, जहां लागू हो, वायुयान और वायुयानन सुविधाओं तक अप्रतिबंधित और असीमित पहुंच होगी ;

(ख) इन नियमों और भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) के उपबंधों का अनुपालन सुनिश्चित करने के प्रयोजनार्थ किसी वायुयान या वायुयान दिक्चालन सेवाओं सहित किसी वायुयानन सुविधा में प्रवेश कर सकता है, उसका निरीक्षण और तलाशी ले सकता है, तथा किसी कार्मिक से बातचीत भी कर सकता है, तथा दस्तावेजों और अभिलेखों का निरीक्षण भी कर सकता है।

(5) वायुयान, संगठन या वायुयान दिक्चालन सुविधा का स्वामी या प्रकर्मि, महानिदेशक, या उपनियम (1) और (2) में विनिर्दिष्ट व्यक्ति को उपस्कर, अभिलेख, दस्तावेज और कार्मिकों सहित वायुयान, संगठन या

वायुयान दिक्चालन सुविधा के किसी भाग तक पहुंच की अनुमति देगा और उपनियम (1) और (2) में विनिर्दिष्ट गतिविधियों के प्रचालन में सहयोग करेगा।

210. प्राधिकृत व्यक्ति के कार्य में बाधा डालना .- कोई भी व्यक्ति इन नियमों के अधीन अपनी शक्तियों का प्रयोग करने या अपने कर्तव्यों का निर्वहन करने वाले किसी व्यक्ति के कार्य में स्वेच्छा से बाधा नहीं डालेगा।

211. विदेशी सैन्य वायुयान .- कोई भी व्यक्ति भारत में या भारत के ऊपर किसी विदेशी सैन्य वायुयान को नहीं उड़ाएगा, न उतारेगा, न उड़ाने या उतारने में सहायता करेगा, सिवाय केन्द्रीय सरकार के लिखित आमंत्रण या अनुमति के और ऐसी शर्तों पर जो आमंत्रण या अनुमति में विनिर्दिष्ट की जाएं।

212. अनुज्ञप्ति, प्रमाण पत्र, प्राधिकरण और अनुमोदन का रद्दीकरण, निलंबन या समर्थन .- (1) नियम के तहत जारी किसी निर्देश का उल्लंघन करने या उसका पालन करने में विफल रहने का दोषी ठहराया जाता है किसी वायुयान के संबंध में नियम 202 के अधीन, केन्द्रीय सरकार उस वायुयान से संबंधित इन नियमों के अधीन दिए गए किसी पंजीकरण प्रमाणपत्र को रद्द या निलंबित कर सकती है।

(2) केन्द्रीय सरकार किसी वायुयान की उड़ानयोग्यता से संबंधित इन नियमों के अधीन दिए गए किसी प्रमाणपत्र या वायुयान के किसी घटक या उपकरण के प्रकार प्रमाणपत्र को रद्द या निलंबित कर सकती है, यदि केन्द्रीय सरकार को यह विश्वास हो कि निम्नलिखित के संबंध में उचित संदेह विद्यमान है-

(क) वायुयान या वायुयान के प्रकार की सुरक्षा; या

(ख) जिस विमान घटक या उपकरण के लिए प्रकार प्रमाणपत्र मौजूद है, उसकी उड़ान योग्यता, और यदि केन्द्र सरकार को इस बात का उचित संदेह है कि क्या ऐसी शर्तें पर्याप्त सुरक्षा सीमा प्रदान करती हैं, तो ऐसे किसी प्रमाणपत्र से जुड़ी किसी भी शर्त में बदलाव कर सकती है।

(3) जहां लाइसेंसिंग प्राधिकारी, उसे सुनवाई का अवसर देने के बाद, संतुष्ट हो जाता है कि किसी व्यक्ति ने इन नियमों या नियम 202 के तहत जारी किए गए किसी निर्देश का उल्लंघन किया है या उसका पालन करने में विफल रहा है, वह लिखित रूप में दर्ज किए जाने वाले कारणों से, उसके द्वारा दिए गए किसी लाइसेंस, प्रमाणपत्र, प्राधिकरण या अनुमोदन में दर्ज किसी भी विवरण को निलंबित या रद्द कर सकता है या बदल सकता है, और लाइसेंस, प्रमाणपत्र, प्राधिकरण या अनुमोदन के धारक को रद्दीकरण, निलंबन, पृष्ठांकन या परिवर्तन के लिए उन्हें आत्मसमर्पण करने की आवश्यकता हो सकती है।

(4) यदि केन्द्रीय सरकार को यह विश्वास हो कि ऐसा करने के लिए पर्याप्त आधार है, या जांच के दौरान निलंबन की स्थिति में सार्वजनिक हित में निलंबन आवश्यक है, तो वह कारणों को लेखबद्ध करके,-

(क) किसी प्रमाणपत्र, रेटिंग या अनुज्ञप्ति, प्राधिकरण और अनुमोदन या किसी प्रमाणपत्र, रेटिंग या अनुज्ञप्ति, प्राधिकरण और अनुमोदन के किसी या सभी विशेषाधिकारों को किसी विनिर्दिष्ट अवधि के लिए निलंबित कर सकेगा;

(ख) किसी मामले की जांच के दौरान किसी भी प्रमाण पत्र, रेटिंग या अनुज्ञप्ति, प्राधिकरण और अनुमोदन को निलंबित कर सकेगा ;

(ग) किसी भी प्रमाणपत्र, रेटिंग या अनुज्ञप्ति, प्राधिकरण और अनुमोदन को रद्द करना; या

(घ) किसी भी प्रमाण पत्र, रेटिंग या अनुज्ञप्ति, प्राधिकरण और अनुमोदन पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं करेगा।

(5) केन्द्रीय सरकार अपने द्वारा या अपने प्राधिकार के अधीन किसी अनुज्ञप्ति या प्रमाण पत्र, प्राधिकार और अनुमोदन में या इन नियमों के अधीन जारी किसी यात्रा लॉग बुक में दर्ज किसी विवरण को रद्द या परिवर्तित कर सकती है।

(6) केन्द्रीय सरकार इन नियमों के अधीन प्रदान किए गए या जारी किए गए किसी अनुज्ञप्ति, प्रमाण-पत्र, प्राधिकार और अनुमोदन या अन्य दस्तावेज के धारक से, अथवा ऐसे अनुज्ञप्ति, प्रमाण-पत्र, प्राधिकार और अनुमोदन या दस्तावेज के कब्जे या अभिरक्षा वाले किसी व्यक्ति से, उसे रद्द करने, निलंबित करने, पृष्ठांकन करने या उसमें परिवर्तन करने के लिए उसे उसके समक्ष प्रस्तुत करने की अपेक्षा कर सकेगी और कोई व्यक्ति, जो उचित समय के भीतर ऐसी किसी अपेक्षा का अनुपालन करने में असफल रहता है, उसके बारे में यह समझा जाएगा कि उसने इन नियमों का उल्लंघन किया है।

टिप्पणी: - उपर्युक्त उप-नियम के अंतर्गत सार्वजनिक हित में किसी प्रमाण-पत्र, रेटिंग, अनुज्ञप्ति, प्राधिकरण या अनुमोदन को निलंबित करने के लिए कोई आधार पर्याप्त है या नहीं, इस संबंध में केन्द्रीय सरकार का निर्णय अंतिम एवं बाध्यकारी होगा।

213 . अनुज्ञप्ति, प्रमाणपत्र, प्राधिकरण या अनुमोदन पर प्रतिबंध .— (1) महानिदेशक, किसी भी अनुज्ञप्ति, प्रमाण पत्र, प्राधिकरण या अनुमोदन पर, जैसा उचित समझे, प्रतिबंध लगा सकते हैं,-

(क) उक्त अनुज्ञप्ति, प्रमाण पत्र, प्राधिकरण या अनुमोदन पर लगाई गई किसी शर्त का अनुपालन न किए जाने की स्थिति में;

(ख) यदि निरीक्षण के दौरान उभरी कोई सुरक्षा चिंता महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट अवधि से परे अनसुलझी रह गई हो।

(2) महानिदेशक, निरीक्षण के दौरान किसी व्यक्ति को उसके अनुज्ञप्ति या प्रमाण पत्र के विशेषाधिकारों का प्रयोग न करने का निर्देश दे सकते हैं, यदि वे संतुष्ट हों कि ऐसा करने के लिए पर्याप्त आधार है और ऐसा निर्देश अगले कार्य दिवस को कारणों सहित लिखित रूप में दिया जाएगा और तत्पश्चात् संबंधित व्यक्ति को उसके

विशेषाधिकारों का प्रयोग करने की अनुमति देने के लिए महानिदेशक द्वारा इस संबंध में निर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार आगे की कार्रवाई की जाएगी।

214. अपराध और शमन .- (1) धारा 124 के उपधारा (4) के प्रयोजनों के लिए, भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) की धारा 25 के तहत, केंद्र सरकार निर्देश देती है कि कोई भी व्यक्ति, जिसने अनुसूची 1 की तालिका 1 और तालिका 2 में विनिर्दिष्ट किसी नियम का उल्लंघन किया है, इन नियमों की धारा 5 के अंतर्गत कोई भी उल्लंघन करने पर, उस अनुसूची के पैरा 1 और पैरा 2 में यथाविनिर्दिष्ट दंड से दण्डनीय होगा।

(2) इन नियमों के उल्लंघन या अनुपालन में विफलता के लिए किसी कार्यवाही में यह बचाव होगा कि ऐसा उल्लंघन या विफलता उपनियम (1) में विनिर्दिष्ट व्यक्ति के नियंत्रण से परे कारकों या परिस्थितियों के कारण या ऐसे व्यक्ति की जानकारी या गलती के बिना हुई है।

स्पष्टीकरण. - शंकाओं को दूर करने के लिए यह स्पष्ट किया जाता है कि इस उपनियम के प्रयोजनों के लिए, 'कारक या परिस्थितियाँ' पद में मौसम का तनाव, सद्भाविक त्रुटि या ऐसे अन्य अपरिहार्य कारक या परिस्थितियाँ शामिल हो सकती हैं।

(3) भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) की धारा 30 के प्रावधानों के अधीन, तालिका 2 में निर्दिष्ट नियमों के तहत दंडनीय अपराध अनुसूची वी इन नियमों के उपबंध महानिदेशक या धारा 12 की उपधारा (4) के अधीन विशेष रूप से सशक्त किसी अन्य अधिकारी द्वारा संयोजित किए जा सकेंगे। उक्त अधिनियम की धारा 3 के अधीन, उक्त अनुसूची में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार कार्यवाही की जाएगी।

215. दंड.- (1) कोई व्यक्ति, जिसने इन नियमों की अनुसूची VI में विनिर्दिष्ट किसी नियम का उल्लंघन किया है, वह ऐसी अनुसूची में निर्धारित सीमा तक तथा भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) की धारा 32 के उपबंधों के अनुसार दंड लगाए जाने का दायी होगा।

(2) दंड का निर्णय, यथास्थिति, पदाभिहित अधिकारियों या अपील अधिकारी द्वारा उक्त अनुसूची में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार किया जाएगा।

216. अपील.- (1) कोई व्यक्ति, जो इन नियमों द्वारा उसे प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए किसी अधिकारी द्वारा पारित आदेश से व्यथित है, भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) की धारा 33 के उपबंधों के अनुसार अपील कर सकेगा।

- (2) प्रथम अपीलीय अधिकारी या द्वितीय अपीलीय अधिकारी को, जैसा भी मामला हो, अनुसूची VI में दिए गए प्रारूप ख में महानिदेशक, द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से सहायक दस्तावेजों और एक हजार रुपये की फीस के साथ अपील की जाएगी।
- (3) ऐसा अपील अधिकारी आवेदक से कोई भी सूचना, अभिलेख या अन्य दस्तावेज मांग सकता है, यदि उसे अपील के लिए सुसंगत समझा जाए।
- (4) अपील अधिकारी, अपीलकर्ता को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात, जैसा वह उचित समझे, अपीलीय आदेश की पुष्टि, संशोधन या उसे अपास्त करते हुए, वाचनात्मक आदेश पारित कर सकेगा।
- (5) अपील अधिकारी द्वारा पारित अपील आदेश की प्रति अपीलकर्ता को उपलब्ध कराई जाएगी।

217. शक्तियों का प्रत्यायोजन.- (1) इन नियमों के अधीन केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रयोक्तव्य शक्तियां अधिनियम की धारा 21 के उपबंधों के अनुसार महानिदेशक या केन्द्रीय सरकार द्वारा इस निमित्त विनिर्दिष्ट रूप से सशक्त किसी अन्य अधिकारी द्वारा भी प्रयोक्तव्य हो सकेंगी।

(2) इन नियमों के अधीन महानिदेशक, द्वारा प्रयोग की जा सकने वाली शक्तियां अधिनियम की धारा 3 की उपधारा (4) के उपबंधों के अनुसार केन्द्रीय सरकार द्वारा इस निमित्त विनिर्दिष्ट रूप से सशक्त किसी अन्य अधिकारी द्वारा भी प्रयोग की जा सकेंगी।

(3) इन नियमों के नियम 212 या भाग III या भाग IV द्वारा केन्द्रीय सरकार पर प्रदत्त या अधिरोपित किसी शक्ति का प्रयोग या निर्वहन, केन्द्रीय सरकार द्वारा उस निमित्त विनिर्दिष्ट भारत से बाहर के किसी प्राधिकारी द्वारा भारत में इस प्रकार प्रभावी होगा मानो इन शक्तियों का प्रयोग या कर्तव्यों का निर्वहन इस नियम के उपनियम (1) के अधीन इस निमित्त प्राधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा किया गया हो।

218. छूट देने की सामान्य शक्ति .-- केन्द्रीय सरकार अधिनियम की धारा 20 के उपबंधों के अनुसार इन नियमों के सभी या किसी उपबंध से छूट दे सकती है।

219. निरसन और व्यावृत्ति.- वायुयान नियम, 1920 का भाग IX, वायुयान नियम, 1937 और रेडियो टेलीफोन प्रचालक (प्रतिबंधित) प्रमाणपत्र और अनुज्ञप्ति नियम, 2025, ऐसे निरसन से पूर्व की गई या करने से छोड़ी गई बातों को छोड़कर, निरसित हो जाएंगे, जिनमें कोई अधिसूचना, निरीक्षण या जारी किया गया आदेश; या दी गई कोई अनुज्ञप्ति, प्रमाणपत्र, अनुमोदन, अनुमति या छूट; या निष्पादित कोई दस्तावेज या लिखत; या जारी किया गया कोई निर्देश; या इन नियमों के अधीन की गई कोई कार्यवाही या लगाया गया कोई जुर्माना, दंड, जब्ती या जुर्माना शामिल है, जहां तक वह भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) के उपबंधों से असंगत नहीं है।

अनुसूची I

वायुयान कार्मिक

(भाग IV देखें)

अनुभाग क

सामान्य

1. शैक्षिक अर्हता.— (क) निम्नलिखित लाइसेंसों के लिए न्यूनतम शैक्षिक योग्यता किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड से दसवीं कक्षा उत्तीर्ण या इसके समकक्ष परीक्षा होगी : -

- (i) विद्यार्थी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाईजहाज/हेलीकॉप्टर/जाइरोप्लेन/ग्लाइडर/बल्लून/माइक्रोलाइट वायुयान और लाइट स्पोर्ट वायुयान) ;
- (ii) निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) ;
- (iii) निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) ;
- (iv) पायलट अनुज्ञप्ति (ग्लाइडर/बल्लून/जाइरोप्लेन/माइक्रोलाइट वायुयान/लाइट स्पोर्ट वायुयान) ;
- (v) फ्लाइट रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति (प्रतिबंधित) ।

(ख) निम्नलिखित लाइसेंसों के लिए न्यूनतम शैक्षिक योग्यता किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड/विश्वविद्यालय से कक्षा दसवीं बारहवीं उत्तीर्ण या इसके समकक्ष परीक्षा होगी :

- (i) वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) ;
- (ii) वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) ;
- (iii) एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) ;
- (iv) एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) ; और
- (v) फ्लाइट रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति ।

(ग) निम्नलिखित लाइसेंसों के लिए न्यूनतम शैक्षिक योग्यता किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड/विश्वविद्यालय से भौतिकी और गणित के साथ दसवीं जमा दो कक्षा उत्तीर्ण या इसके समकक्ष परीक्षा होगी : -

- (i) छात्र नेविगेटर अनुज्ञप्ति;
- (ii) फ्लाइट नेविगेटर अनुज्ञप्ति;
- (iii) छात्र उड़ान इंजीनियर अनुज्ञप्ति; और
- (iv) फ्लाइट इंजीनियर अनुज्ञप्ति।

2. उड़ान अनुभव.— (क) उड़ान अनुभव के प्रमाण के रूप में सामान्यतः अपेक्षित साक्ष्य में नियम 84 के उप-नियम (3) में निर्दिष्ट उपयुक्त प्राधिकारी द्वारा प्रमाणित व्यक्तिगत लॉग बुक या महानिदेशक द्वारा निर्धारित प्रपत्र में उसका प्रमाणित अंश प्रस्तुत करना शामिल होगा। ऐसा उड़ान अनुभव महानिदेशक की संतुष्टि के अनुसार होगा।

(ख) निजी पायलट लाइसेंस और वाणिज्यिक पायलट लाइसेंस जारी करने के लिए आवश्यक उड़ान अनुभव एक उड़ान प्रशिक्षक की देखरेख में प्राप्त किया जाएगा और इन नियमों के अनुसार अनुरक्षित और संचालित विमान पर होगा तथा वर्तमान में उसके पास मौजूद पायलट लाइसेंस की विमान रेटिंग में दर्ज किया जाएगा :

परंतु कि महानिदेशक द्वारा जारी वैध विशेष उड़ान योग्यता प्रमाण पत्र वाले विमान पर उड़ान अनुभव को भी गिना जा सकता है, यदि इस अनुसूची के प्रासंगिक अनुभाग में ऐसा प्रावधान है और उसमें विनिर्दिष्ट शर्तों के अधीन है।

(ग) निजी पायलट और वाणिज्यिक पायलट लाइसेंस जारी करने के लिए आवश्यक उड़ान अनुभव महानिदेशक द्वारा अनुमोदित/मान्यता प्राप्त उड़ान प्रशिक्षण संगठनों से प्राप्त किया जाएगा, सिवाय नियम 80 के तहत छूट के लिए अर्हता प्राप्त आवेदकों के।

(घ) विभिन्न श्रेणियों के फ्लाइट क्लू लाइसेंस जारी करने के लिए अर्जित उड़ान अनुभव की गणना नियम 84 में निर्धारित तरीके से की जाएगी।

(ङ) उड़ान प्रशिक्षण महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार पूरा किया जाएगा।

(च) निजी पायलट लाइसेंस (हवाई जहाज) का धारक जिसने धारा ग के प्रावधानों के अनुसार माइक्रोलाइट/ग्लाइडर/लाइट स्पोर्ट विमान पर उड़ान भरने के लिए कोई क्रेडिट प्राप्त किया है, वह अगले उच्च पायलट लाइसेंस के लिए उसी के लिए पूर्ण क्रेडिट प्राप्त करने का हकदार होगा।

3. वायुयान दिक्चालन अनुभव.— इस अनुसूची की धारा 5 के पैरा (ङ) में अर्जित वायुयान दिक्चालन अनुभव का साक्ष्य निर्दिष्ट प्राधिकारी द्वारा प्रमाणित व्यक्तिगत लॉग बुक के रूप में या निर्धारित प्रपत्र में उसके प्रमाणित अंश तथा दिक्चालन लॉग और चार्ट के रूप में प्रस्तुत किया जाना चाहिए। ऐसा वायुयान दिक्चालन अनुभव महानिदेशक, की संतुष्टि के लिए होगा।

4. रात्रि में उड़ान .- इस अनुसूची के प्रयोजन के लिए रात्रि में उड़ान से, जहां अन्यथा उल्लेख न किया गया हो, सूर्यास्त के बाद आधे घंटे से लेकर सूर्योदय से पहले आधे घंटे के बीच की गई उड़ान अभिप्रेत है।

5. क्रॉस कंट्री उड़ान .- इस अनुसूची के प्रयोजन के लिए क्रॉस कंट्री उड़ान का अर्थ प्रस्थान के हवाई अड्डे से पचास समुद्री मील की त्रिज्या से परे किसी स्थान तक की उड़ान होगी , जब तक कि अन्यथा न कहा गया हो।

6. उड़ान परीक्षण .- (क) इस अनुसूची में निर्धारित उड़ान परीक्षण महानिदेशक द्वारा अनुमोदित परीक्षक द्वारा किसी भी क्रम में किए जा सकेंगे।

(ख) उड़ान परीक्षण तब ही किया जाएगा जब परीक्षणाधीन पायलट ने अनुज्ञप्ति की श्रेणी के लिए उपयुक्त प्रकार के वायुयान और इंजन की परीक्षा उत्तीर्ण कर ली हो।

(ग) स्टॉलिंग और स्पिनिंग युद्धाभ्यास केवल अनुमोदित प्रकार के वायुयान पर ही किए जाएंगे और ऐसे युद्धाभ्यासों से रिकवरी वायुयान की उड़ान मैनुअल में निर्धारित या महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट जमीन या अवरोध से न्यूनतम ऊंचाई पर पूरी की जाएगी और किसी भी स्थिति में जमीन या अवरोध से दो हजार फीट से कम ऊंचाई पर नहीं होगी।

(घ) जारी वर्तमान वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (वायुयान/हेलीकॉप्टर) के धारक को एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति (वायुयान/हेलीकॉप्टर) जारी करने के लिए सामान्य उड़ान परीक्षण से गुजरना आवश्यक नहीं होगा, परंतु कि वायुयान/हेलीकॉप्टर उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज हो और आवेदक वर्तमान में उस प्रकार की उड़ान का अभ्यास कर रहा हो।

7. भाषा प्रवीणता .- (क) निम्नलिखित लाइसेंसों के लिए आवेदक के पास महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रवीणता के स्तर तक रेडियोटेलीफोनी संचार के लिए प्रयुक्त अंग्रेजी भाषा को बोलने और समझने की क्षमता होनी चाहिए:-

- (i) निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज);
- (ii) निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर);
- (iii) वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज);
- (iv) वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर);
- (v) एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज);
- (vi) एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर);
- (vii) फ्लाइट इंजीनियर का अनुज्ञप्ति,

(viii) फ्लाइट नेविगेटर अनुज्ञप्ति; और

(ix) पायलट अनुज्ञप्ति (माइक्रोलाइट एयरक्राफ्ट/लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट/जाइरोप्लेन)।

(ख) दक्षता के स्तर का मूल्यांकन महानिदेशक द्वारा निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुसार किया जाएगा।

(ग) अनुज्ञप्ति प्राधिकारी अनुज्ञप्ति में प्रवीणता का स्तर दर्शाएगा।

8. परीक्षा.- (क) इस अनुसूची के अंतर्गत अनुज्ञप्ति, रेटिंग या टाइप रेटिंग जारी करने के लिए तकनीकी और अन्य परीक्षाएं, वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (सीपीएल) और एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पायलट अनुज्ञप्ति (एटीपीएल) जारी करने के मामलों को छोड़कर, अनुज्ञप्ति या रेटिंग जारी करने के लिए आवेदन की तारीख से तुरंत पहले ढाई वर्ष की अवधि के भीतर पूरी की जाएंगी और सीपीएल और एटीपीएल जारी करने के लिए ऐसी अवधि पांच वर्ष होगी।

(ख) यदि तकनीकी एवं अन्य परीक्षाएं और/या परीक्षण अवकाश के दिन समाप्त हो जाते हैं, तो उन्हें अगले कार्य दिवस तक वैध माना जाएगा।

(ग) इस अनुसूची के अंतर्गत सभी मौखिक परीक्षाएं महानिदेशक द्वारा गठित एवं अनुमोदित बोर्ड द्वारा आयोजित की जाएंगी।

(घ) कोई आवेदक जो इस अनुसूची में विनिर्दिष्ट तकनीकी परीक्षाओं के किसी विषय में अनुत्तीर्ण हो जाता है, उसे परीक्षा की तारीख से चार सप्ताह की अवधि के भीतर या महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट ऐसी कम अवधि के भीतर पुनः परीक्षा में बैठने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ङ) परीक्षक/पर्यवेक्षक द्वारा मांगे जाने पर अभ्यर्थियों को प्रत्येक परीक्षा से पहले पहचान का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा।

9. अनुज्ञप्ति या रेटिंग के लिए आवेदन.- (क) लाइसेंस जारी करने/सत्यापन तथा/या रेटिंग के लिए आवेदन महानिदेशक, नागरिक उड्डयन, नई दिल्ली को किया जाएगा तथा लाइसेंस तथा/या रेटिंग के नवीकरण/पुनर्वैधीकरण के लिए आवेदन महानिदेशक, नागर विमानन, नई दिल्ली को या उनके द्वारा इस संबंध में नामित किसी अन्य प्राधिकारी को निर्धारित प्रपत्र पर किया जाएगा।

(ख) इस अनुसूची में विनिर्दिष्ट अनुज्ञप्ति और रेटिंग किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड या उसके समकक्ष के कक्षा 10 प्रमाण पत्र में दर्ज नाम से जारी की जाएगी। जब तक कि नाम को उचित कानूनी प्रक्रिया के तहत परिवर्तित नहीं कर लिया गया हो।

(ग) किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड या उसके समकक्ष से जारी दसवीं कक्षा का प्रमाण पत्र या नगर निगम/समिति द्वारा जारी जन्म प्रमाण पत्र आयु के प्रमाण के रूप में स्वीकार्य दस्तावेज होंगे।

(घ) अनुज्ञप्ति और/या रेटिंग जारी करने के लिए आवेदन के साथ निम्नलिखित दस्तावेज संलग्न होंगे : -

(i) महानिदेशक द्वारा जारी चिकित्सा योग्यता का मूल्यांकन;

(ii) आवेदक के सिर (खुले) और कंधों के सामने से 3 सेमी x 4 सेमी आकार के फोटोग्राफ और जैसा महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट किया गया हो;

(iii) पैरा (ग) में निर्धारित आयु का प्रमाण;

(iv) फीस का भुगतान महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट तरीके से इलेक्ट्रॉनिक रूप से किया जाएगा;

(v) महानिदेशक द्वारा अपेक्षित कोई अन्य जानकारी।

(ङ) आवेदन की तिथि महानिदेशक के कार्यालय में आवेदन प्राप्त होने की तिथि होगी।

(च) पायलट अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में शामिल किया जाने वाला वायुयान प्रकार भारतीय नागर वायुयान रजिस्टर में दर्ज वायुयान प्रकार होगा और जिसके संबंध में वैध उड़ान योग्यता प्रमाणपत्र या विशेष उड़ान योग्यता प्रमाणपत्र लागू होगा :

परंतु कि किसी वायुयान प्रकार के लिए उड़ान योग्यता का विशेष प्रमाणपत्र उस वायुयान से संबंधित पायलट अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज किया जाएगा :

आगे यह भी प्रावधान है कि महानिदेशक द्वारा जारी वैध प्रकार स्वीकृति प्रमाणपत्र धारण करने वाले या धारण करने वाले वायुयान प्रकार को ऐसे व्यक्ति के पायलट अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज किया जाएगा जो भारतीय वायुयान सेना, भारतीय नौसेना, भारतीय सेना, भारतीय तटरक्षक या किसी केन्द्रीय पुलिस बल का अर्हता प्राप्त पायलट है।

(छ) अपूर्ण आवेदन पत्रों को लिखित कारणों से अस्वीकार किया जा सकता है।

10. प्रशिक्षण के लिए नामांकन .- किसी व्यक्ति को प्रारंभिक पायलट प्रशिक्षण के लिए नामांकित करने के लिए , प्रशिक्षण संगठन को संबंधित सरकारी एजेंसी से प्रशिक्षु के चरित्र और पूर्ववृत्त के सत्यापन की रिपोर्ट प्राप्त

करनी होगी। ऐसी सत्यापन रिपोर्ट अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए आवेदन प्रस्तुत करते समय महानिदेशक, को प्रस्तुत की जाएगी।

11. विशेषाधिकार .— वैध अनुज्ञप्ति धारक अपने अनुज्ञप्ति और रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग तब तक नहीं करेगा जब तक कि वह महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट योग्यता और हाल के अनुभव की अपेक्षाओं को पूरा नहीं कर लेता।

12. नवीकरण .— आवेदक द्वारा नियम 82 और अनुसूची I की संबंधित धारा के अंतर्गत निर्धारित अपेक्षाओं का अनुपालन करने का संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर लाइसेंस और रेटिंग का नवीनीकरण किया जा सकता है।

13. अनुज्ञप्ति विनिर्देश .— इस अनुसूची के अंतर्गत जारी अनुज्ञप्ति और रेटिंग तथा उनका विवरण महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रारूप और तरीके से होगा।

14. अनुज्ञप्ति धारण करना .— कोई भी व्यक्ति किसी भी समय इस अनुसूची के अंतर्गत जारी प्रत्येक वायुयान श्रेणी के लिए एक से अधिक अनुज्ञप्ति नहीं रखेगा।

15. डुप्लिकेट अनुज्ञप्ति और रेटिंग जारी करना .— जिस व्यक्ति का अनुज्ञप्ति या रेटिंग खो गया है, क्षतिग्रस्त हो गया है या नष्ट हो गया है, उसे तुरंत महानिदेशक को इसकी सूचना देनी होगी। आवश्यक फीस के साथ महानिदेशक को एक आवेदन प्रस्तुत करना होगा जिसमें अनुज्ञप्ति या रेटिंग के नुकसान, विकृत होने और नष्ट होने में शामिल परिस्थितियों का विवरण शामिल होगा, जहाँ डुप्लिकेट की आवश्यकता है। यदि अनुज्ञप्ति या रेटिंग खो गई है, तो आवेदक को उचित एजेंसियों से रिपोर्ट के साथ इसके लिए उचित खोज किए जाने का सबूत देना होगा। इसके अलावा, यदि यह पाया जाता है, तो मूल रद्द करने के लिए वापस कर दिया जाएगा।

अनुभाग बी

छात्र पायलट अनुज्ञप्ति

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं .— छात्र पायलट अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा:

(क) आयु—आवेदक की आयु आवेदन की तिथि को सोलह वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए।

(ख) शैक्षिक योग्यता— उसने किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड से कक्षा दस या इसके समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण की हो।

(ग) चिकित्सा योग्यता - वह निर्धारित प्रपत्र पर चिकित्सा परीक्षण कराने के बाद अनुमोदित चिकित्सक से शारीरिक योग्यता का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा, जिसके दौरान वह महानिदेशक द्वारा नियम 78 के तहत अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सा योग्यता स्थापित कर लेगा।

(घ) ज्ञान - उसे महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार वायुयान विनियम, वायुयान दिक्चालन, वायुयानन मौसम विज्ञान और वायुयान तथा इंजन /यंत्रों में मौखिक परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी, जब तक कि उसके पास पहले से उच्च श्रेणी का पायलट अनुज्ञप्ति न हो, या वह महानिदेशक द्वारा निर्धारित तरीके से यह साक्ष्य प्रस्तुत करने में सक्षम न हो कि वह पूर्वोक्त विषयों में अच्छी तरह से पारंगत है।

2. वैधता.- अनुज्ञप्ति नियम 79 में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वैध होगा।

3. नवीकरण.- आवेदक द्वारा उपर्युक्त पैरा 1 (ग) के अनुसार चिकित्सा परीक्षण करा लेने का संतोषजनक प्रमाण प्राप्त होने पर अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जा सकता है।

4. वायुयान रेटिंग.- अनुज्ञप्ति में वायुयान की वह श्रेणी, वर्ग और/या प्रकार दर्शाया जाएगा जिसे धारक उड़ाने का हकदार है। अनुज्ञप्ति में केवल उन्हीं प्रकार के विमानों को दर्ज किया जा सकता है जिनके संबंध में उम्मीदवार ने पैरा 1 (घ) में उल्लिखित वायुयान और इंजन में परीक्षा उत्तीर्ण की है।

5. विशेषाधिकार. अनुज्ञप्ति में वायुयान रेटिंग की वैधता और नियम 78, 79 और 82 के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुपालन के अधीन, छात्र पायलट अनुज्ञप्ति धारक के विशेषाधिकार केवल भारतीय क्षेत्र के भीतर उड़ान भरने के होंगे, किसी भी हवाई जहाज, हेलीकॉप्टर, ग्लाइडर या लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट या जाइरोप्लेन के पायलट-इन-कमांड के रूप में, जो उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज है:

उसे उपलब्ध कराया : -

- (क) वह हर समय उड़ान प्रशिक्षक या अनुमोदित परीक्षक के प्राधिकार और पर्यवेक्षण में उड़ान भरेगा;
- (ख) वह केवल दृश्य उड़ान नियमों के अंतर्गत ही उड़ान भरेगा;
- (ग) वह यात्रियों, पशुओं और माल को नहीं ले जाएगा या किसी भी प्रकार के किराये, इनाम या पारिश्रमिक के लिए उड़ान नहीं भरेगा;
- (घ) वह तब तक क्रॉस-कंट्री उड़ानें नहीं भरेगा जब तक कि उसके पास कम से कम दस घंटे का एकल उड़ान का अनुभव न हो और उसने एयर दिक्चालन और एविेशन मौसम विज्ञान में परीक्षा उत्तीर्ण न कर ली हो।

नोट - विद्यार्थी पायलट अनुज्ञप्ति इस संबंध में विशेष रूप से प्राधिकृत उड़ान प्रशिक्षण संगठन द्वारा जारी किया जाएगा तथा महानिदेशक द्वारा निर्धारित शर्तों के अधीन होगा।

अनुभाग ग

निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज)

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं .— निजी पायलट अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा: -

(क) आयु- आवेदन की तिथि को उसकी आयु सत्रह वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए।

(ख) शैक्षिक योग्यता- उसने किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड से कक्षा दस या समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण की होगी।

(ग) चिकित्सा योग्यता- वह निर्धारित प्रपत्र पर, चिकित्सा परीक्षण कराने के पश्चात्, किसी अनुमोदित चिकित्सक से शारीरिक योग्यता का प्रमाण-पत्र प्रस्तुत करेगा, जिसके दौरान वह महानिदेशक द्वारा नियम 78 के अंतर्गत अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सा योग्यता स्थापित कर लेगा। .

(घ) ज्ञान - उसको महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार हवाई विनियम, हवाई दिक्चालन, विमानन मौसम विज्ञान तथा वायुयान एवं इंजन में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी :

परंतु कि वैध निजी पायलट लाइसेंस (हेलीकॉप्टर) या वाणिज्यिक/एयरलाइन परिवहन पायलट लाइसेंस (हेलीकॉप्टर) रखने वाले आवेदक को केवल विमान और इंजन में परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी।

(ङ) अनुभव - उसे एक हवाई जहाज के पायलट के रूप में कम से कम चालीस घंटे की उड़ान का अनुभव संतोषजनक ढंग से पूरा करने का साक्ष्य प्रस्तुत करना होगा, जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे-

(i) एकल उड़ान का समय दस घंटे से कम नहीं;

(ii) धारा क के पैरा 5 के अनुसार हवाई जहाज के एकमात्र यात्री के रूप में कम से कम पांच घंटे की क्रॉस कंट्री उड़ान जिसमें कम से कम एक सौ पचास समुद्री मील की उड़ान शामिल है जिसके दौरान दो अलग-अलग हवाई अड्डों पर पूर्ण विराम लैंडिंग की गई होगी;

(iii) अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले बारह महीने की अवधि के भीतर कम से कम पांच घंटे की एकल उड़ान पूरी की हो;

(iv) आवेदन की तिथि से पिछले चौबीस महीनों के दौरान गुब्बारों को छोड़कर किसी अन्य श्रेणी के वायुयान पर अर्जित कुल उड़ान अनुभव का पचास प्रतिशत, अधिकतम पांच घंटों के अधीन, अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए आवश्यक कुल अनुभव में गिना जाएगा;

(v) आवेदन की तिथि से पिछले चौबीस महीनों के भीतर गुब्बारों को छोड़कर किसी अन्य श्रेणी के वायुयान पर पूरी की गई एकल उड़ान का समय, अधिकतम पांच घंटों के अधीन, अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए आवश्यक कुल अनुभव में गिना जाएगा :

परंतु कि उप-खण्ड (iv) और (v) के अन्तर्गत किसी आवेदक को कुल मिलाकर बीस घण्टे से अधिक क्रेडिट नहीं दिया जाएगा ।

(च) उड़ान प्रशिक्षण- उसने महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार उड़ान प्रशिक्षण पूरा कर लिया हो।

(छ) कौशल - उसे एक वायुयान के पायलट-इन- कमांड के रूप में , उस वायुयान के प्रकार पर, जिससे अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन संबंधित है, परीक्षक की संतुष्टि के लिए पाठ्यक्रम में निर्धारित प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों को करने के लिए अपनी योग्यता का प्रदर्शन आवेदन की तारीख से तुरंत पहले छह महीने की अवधि के भीतर करना होगा।

2. वैधता .- अनुज्ञप्ति नियम 79 में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वैध होगा ।

3. नवीकरण . - आवेदक का संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर अनुज्ञप्ति का नवीनीकरण किया जा सकेगा -

(क) पैरा 1 (ग) के अनुसार चिकित्सा परीक्षण कराया हो ; तथा

(ख) नवीनीकरण के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले बारह महीनों की अवधि के भीतर या इसके बदले में एक हवाई जहाज के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पांच घंटे की उड़ान का समय संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो, आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पैरा 1 (छ) में निर्धारित उड़ान परीक्षण को संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो।

4. रेटिंग . - (क) वायुयान रेटिंग - अनुज्ञप्ति में वायुयान की वह श्रेणी और प्रकार दर्शाया जाएगा जिसे उड़ाने का अधिकार धारक को है। सभी एकल पिस्टन इंजन प्रकार के वायुयान के लिए खुली रेटिंग दी जा सकती है, जिनका कुल वजन एक हजार पांच सौ किलोग्राम से अधिक नहीं है, परंतु कि उसने पायलट-इन-कमांड के

रूप में कम से कम दो सौ पचास घंटे पूरे कर लिए हों और उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में कम से कम चार अलग-अलग प्रकार के वायुयान दर्ज हों:

परन्तु कि खुली रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग केवल उड़ान प्रशिक्षक या वायुयान के प्रकार के लिए अनुमोदित परीक्षक के साथ जमीन और उड़ान के बारे में परिचित होने के बाद ही किया जाएगा और पायलट को उसकी खुली रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने के लिए जारी करने से पहले उड़ान प्रशिक्षक/परीक्षक द्वारा पायलट की लॉग बुक में इस आशय का प्रमाण पत्र दर्ज किया जाएगा।

(ख) रात्रि रेटिंग - रात्रि रेटिंग अनुज्ञप्ति धारक को रात्रि में अनुज्ञप्ति के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने का अधिकार देती है। इस रेटिंग को जारी करने की शर्तें नीचे विस्तार से दी गई हैं: -

(i) उसने पायलट-इन-कमांड के रूप में तथा नियंत्रण के एकमात्र प्रचालक के रूप में कम से कम पचास घंटे की उड़ान पूरी की हो, जिसमें रात में कम से कम पांच घंटे शामिल हों, जिसमें आवेदन की तिथि से पिछले छह महीनों के भीतर कम से कम पांच टेक-ऑफ और पांच लैंडिंग शामिल हों;

(ii) उसे रात्रि में एकल क्रॉस-कंट्री उड़ान भरने की अनुमति दिए जाने से पहले कम से कम एक सौ समुद्री मील की दोहरी क्रॉस-कंट्री उड़ान पूरी करनी होगी, तथा

(iii) रात्रि उड़ान शुरू करने से पहले उसने निम्नलिखित कार्य पूरा कर लिया होगा, उपकरण उड़ान में कम से कम पांच घंटे का दोहरा प्रशिक्षण जिसमें अनुमोदित उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरण पर अधिकतम ढाई घंटे का प्रशिक्षण शामिल हो सकता है; तथा

(iv) उसे रात्रि में कम से कम एक सौ समुद्री मील की दोहरी क्रॉस-कंट्री उड़ान पूरी करनी होगी, उसके बाद ही उसे रात्रि में एकमात्र क्रॉस-कंट्री उड़ान भरने की अनुमति दी जा सकेगी।

(सी) इंस्ट्रूमेंट रेटिंग- इंस्ट्रूमेंट रेटिंग अनुज्ञप्ति धारक को इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट रूल्स के तहत उड़ान भरने का अधिकार देती है। मेडिकल फिटनेस के मानक और रेटिंग जारी करने की शर्तें धारा 13 में निर्धारित की गई हैं। क्यू।

5. वायुयान रेटिंग का विस्तार.- अतिरिक्त प्रकार के हवाई जहाज को शामिल करने के लिए वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए, आवेदक को निम्नलिखित का साक्ष्य प्रस्तुत करना होगा -

(क) पैरा 1 (घ) में उल्लिखित अनुसार वायुयान और इंजन में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण की हो;

(ख) इस प्रकार की उड़ान में दक्षता प्राप्त करने के लिए पर्याप्त दोहरे प्रशिक्षण और एकल उड़ान से गुजरना;

(ग) वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पैरा 1 (छ) में निर्धारित उड़ान परीक्षण को संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो।

6. विशेषाधिकार.— अनुज्ञप्ति में पृष्ठांकनों और रेटिंग की वैधता और नियम 78, 79 और 82 के संगत प्रावधानों के अनुपालन के अधीन, एक निजी पायलट अनुज्ञप्ति के धारक के विशेषाधिकार, उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज किसी भी हवाई जहाज के पायलट-ऑन-कमांड या सह-पायलट के रूप में कार्य करने और उसमें यात्रियों को ले जाने के होंगे, लेकिन पारिश्रमिक के लिए नहीं:

परंतु कि -

(i) किसी भी प्रकार के किराये या पारिश्रमिक के लिए या सार्वजनिक परिवहन या हवाई कार्य के प्रयोजनों के लिए पंजीकृत किसी भी वायुयान में कोई उड़ान नहीं भरी जाती है ;

(ii) यात्रियों को रात्रि में तभी ले जाया जाएगा जब अनुज्ञप्ति धारक के पास वैध रात्रि रेटिंग हो और उसने इच्छित उड़ान की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पायलट-इन-कमांड के रूप में रात्रि में कम से कम पांच टेक-ऑफ और पांच लैंडिंग की हो; तथा

(iii) वैध इंस्ट्रूमेंट रेटिंग के बिना इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट नियमों के अंतर्गत कोई भी उड़ान नहीं भरी जाएगी।

अनुभाग घ

निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर)

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं .— निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा, अर्थात्:

(क) आयु- आवेदन की तिथि को उसकी आयु सत्रह वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए।

(ख) शैक्षिक योग्यता - उसने किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड से कक्षा दस या समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण की होगी।

(ग) चिकित्सा योग्यता - वह निर्धारित प्रपत्र पर चिकित्सा परीक्षण कराने के पश्चात अनुमोदित चिकित्सक से शारीरिक योग्यता का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा, जिसके दौरान उसने महानिदेशक द्वारा नियम 78 के अधीन अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सा योग्यता स्थापित कर ली होगी।

(घ) ज्ञान- उसे महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार वायुयान विनियम, वायुयान दिक्चालन, वायुयानन मौसम विज्ञान तथा वायुयान एवं इंजन में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी :

परंतु कि वैध निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) या वाणिज्यिक/वरिष्ठ वाणिज्यिक/एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) रखने वाले आवेदक को केवल वायुयान और इंजन में परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी ।

(ङ) अनुभव- उसे हेलीकॉप्टर के पायलट के रूप में कम से कम चालीस घंटे की उड़ान का अनुभव संतोषजनक ढंग से पूरा करने का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा, जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे-

(i) एकल उड़ान का समय दस घंटे से कम नहीं होना चाहिए।

(ii) हेलीकॉप्टर या हेलीकॉप्टरों के एकमात्र यात्री के रूप में कम से कम पांच घंटे की देश-पार उड़ान, जिसमें कम से कम एक सौ समुद्री मील की उड़ान शामिल है, जिसके दौरान दो विभिन्न बिंदुओं पर पूर्ण विराम लैंडिंग की गई होगी :

(iii) अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले बारह महीने की अवधि के भीतर कम से कम पांच घंटे की एकल उड़ान पूरी की हो;

(iv) आवेदन की तिथि से पिछले चौबीस महीनों के दौरान गुब्बारों को छोड़कर किसी अन्य श्रेणी के विमान पर अर्जित कुल उड़ान अनुभव का पचास प्रतिशत, अधिकतम पांच घंटे के अधीन, लाइसेंस जारी करने के लिए आवश्यक कुल अनुभव में गिना जाएगा;

(v) आवेदन की तिथि से पिछले चौबीस महीनों के भीतर गुब्बारों को छोड़कर किसी अन्य श्रेणी के वायुयान पर पूरी की गई एकल उड़ान का समय, अधिकतम पांच घंटों के अधीन, अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए आवश्यक कुल अनुभव में गिना जाएगा :

परंतु कि उप-खण्ड (iv) और (v) के अंतर्गत आवेदक को बीस घंटे से अधिक क्रेडिट नहीं दिया जाएगा :

परंतु किसी व्यक्ति, जिसने किसी वायुयान के कमांड पायलट के रूप में कम से कम तीन सौ घंटे की उड़ान का समय संतोषप्रद रूप से पूरा कर लिया हो, से यह अपेक्षित होगा कि वह हेलीकॉप्टर पर कुल उड़ान समय, दोहरी और एकल, कम से कम बीस घंटे पूरा करे, जिसमें अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले बारह महीने की अवधि के भीतर पूरी की गई कम से कम दस घंटे की एकल उड़ान का समय शामिल होगा।

(च) उड़ान प्रशिक्षण- उसने महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार उड़ान प्रशिक्षण पूरा कर लिया होगा।

(छ) कौशल - उसे, अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन से संबंधित हेलीकॉप्टर के प्रकार पर, परीक्षक की संतुष्टि के लिए पाठ्यक्रम में निर्धारित प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों को करने में अपनी योग्यता का प्रदर्शन आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर करना होगा।

2. वैधता.- अनुज्ञप्ति नियम 79 में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वैध होगा।

3. नवीकरण.- आवेदक का संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जा सकेगा-

(क) पैरा 1 (ग) के अनुसार चिकित्सा परीक्षण कराया हो ; तथा

(ख) नवीनीकरण या उसके बदले में आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीनों की अवधि के भीतर हेलीकॉप्टर के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पांच घंटे की उड़ान का समय संतोषप्रद ढंग से पूरा किया हो; आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीनों की अवधि के भीतर पैरा 1 (छ) में निर्धारित उड़ान परीक्षण को संतोषप्रद ढंग से पूरा किया हो।

4. रेटिंग.- (क) वायुयान रेटिंग:

(i) अनुज्ञप्ति में हेलीकॉप्टर की वह श्रेणी और प्रकार दर्शाया जाएगा जिसे उड़ाने का अधिकार धारक को है। सभी एकल पिस्टन इंजन प्रकार के हेलीकॉप्टरों के लिए खुली रेटिंग दी जा सकती है, जिनका कुल भार एक हजार पांच सौ किलोग्राम से अधिक नहीं है, परंतु कि उसने कमांड पायलट के रूप में कम से कम दो सौ पचास घंटे पूरे कर लिए हों और उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में कम से कम चार अलग-अलग प्रकार के हेलीकॉप्टर दर्ज हों:

परंतु कि खुली रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग केवल उड़ान प्रशिक्षक या हेलीकॉप्टर के प्रकार के लिए अनुमोदित परीक्षक के साथ ग्राउंड और उड़ान परिचित होने के बाद ही किया जाएगा। पायलट को खुली रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने के लिए जारी किए जाने से पहले परीक्षक/उड़ान प्रशिक्षक द्वारा पायलट की लॉग बुक में इस आशय का प्रमाण पत्र दर्ज किया जाएगा।

(ख) रात्रि रेटिंग- रात्रि रेटिंग धारक को रात्रि में अनुज्ञप्ति के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने का अधिकार देती है। इस रेटिंग को जारी करने की शर्तें इस प्रकार हैं:-

(i) उसने आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर हेलीकॉप्टर के पायलट-इन-कमांड और नियंत्रण के एकमात्र प्रचालक के रूप में कम से कम 50 घंटे की उड़ान पूरी की हो, जिसमें रात में कम से कम दस टेक-ऑफ और दस लैंडिंग पैटर्न शामिल हों; और

(ii) उसने रात्रि उड़ान में कम से कम पांच घंटे का दोहरा प्रशिक्षण पूरा किया हो।

(ग) इंस्ट्रूमेंट रेटिंग- इंस्ट्रूमेंट रेटिंग धारक को इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट रूल्स के तहत उड़ान भरने का अधिकार देती है। इस रेटिंग को जारी करने के लिए मेडिकल फिटनेस के मानक और शर्तें धारा 'द' में निर्धारित की गई हैं।

5. वायुयान रेटिंग का विस्तार. - वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए, एक अतिरिक्त प्रकार के हेलीकॉप्टर को शामिल करने के लिए, आवेदक को निम्नलिखित का साक्ष्य प्रस्तुत करना होगा-

(क) पैरा 1 (घ) में निर्धारित अनुसार वायुयान और इंजन में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण की हो;

(ख) पर्याप्त दोहरे प्रशिक्षण प्राप्त कर लिए हों तथा उस प्रकार की उड़ान में दक्षता प्राप्त करने के लिए पर्याप्त एकल उड़ान अनुभव प्राप्त कर लिया हो; तथा

वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पैरा 1 (छ) में निर्धारित उड़ान परीक्षण को संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो ;

6. विशेषाधिकार. - अनुज्ञप्ति में पृष्ठांकन और रेटिंग की वैधता और नियम 78, 79 और 82 के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुपालन के अधीन, एक निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) धारक के विशेषाधिकार पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करने के होंगे, लेकिन पारिश्रमिक के लिए नहीं, किसी भी हेलीकॉप्टर के सह-पायलट के रूप में जो उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज है और उसमें यात्रियों को ले जाना :

परंतु कि :-

(क) किसी भी प्रकार के किराये या पारिश्रमिक पर या सार्वजनिक परिवहन या हवाई कार्य के प्रयोजन के लिए पंजीकृत किसी भी वायुयान में कोई उड़ान नहीं भरी जाएगी ;

(ख) यात्रियों को रात्रि में तभी ले जाया जाएगा जब अनुज्ञप्ति धारक के पास वैध रात्रि रेटिंग हो और उसने इच्छित उड़ान की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पायलट-इन-कमांड के रूप में रात्रि में कम से कम पांच टेक-ऑफ और पांच लैंडिंग पैटर्न पूरे किए हों; तथा

(ग) वैध इंस्ट्रूमेंट रेटिंग के बिना इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट नियमों के अंतर्गत कोई भी उड़ान नहीं भरी जाएगी।

अनुभाग ड

पायलट अनुज्ञप्ति (माइक्रोलाइट)

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं .— पायलट अनुज्ञप्ति माइक्रोलाइट वायुयान के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा :—

- (क) आयु - आवेदन की तिथि को उसकी आयु सत्रह वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए ।
- (ख) शैक्षिक अर्हता - किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड से कक्षा दस या समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण की होगी ।
- (ग) चिकित्सा योग्यता- वह निर्धारित प्रपत्र पर चिकित्सा परीक्षण कराने के पश्चात अनुमोदित

चिकित्सक से शारीरिक योग्यता का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा, जिसके दौरान वह महानिदेशक द्वारा नियम 78 के तहत अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सा योग्यता स्थापित कर लेगा।

(घ) ज्ञान - महानिदेशक द्वारा विनिर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार हवाई विनियम, हवाई दिक्कालन, वायुयान मौसम विज्ञान तथा वायुयान एवं इंजन में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी :

परंतु कि वैध निजी पायलट अनुज्ञप्ति (वायुयान/हेलीकॉप्टर) या पायलट अनुज्ञप्ति की उच्चतर श्रेणी रखने वाले आवेदक को, पायलट की लॉग बुक में उड़ान प्रशिक्षक/परीक्षक द्वारा दर्ज प्रमाण पत्र के रूप में साक्ष्य प्रस्तुत करने पर छूट दी जाएगी कि पायलट को उड़ान नियंत्रण, गति प्रोफाइल, प्रणालियों, इंजनों और माइक्रोलाइट वायुयान की सीमाओं से पूरी तरह परिचित कराया गया है :

आगे यह भी प्रावधान है कि वैध पायलट अनुज्ञप्ति (ग्लाइडर) रखने वाले आवेदक को केवल वायुयान विनियमन और वायुयान मौसम विज्ञान की परीक्षा से छूट दी जाएगी।

(ङ) सुरक्षा मंजूरी - यदि पहले से प्राप्त नहीं है, तो पायलट के लिए सुरक्षा मंजूरी उड़ान शुरू करने से पहले फ्लाईंग क्लब / सरकारी उड़ान प्रशिक्षण स्कूल द्वारा संबंधित राज्य पुलिस प्राधिकारियों से प्राप्त की जाएगी और महानिदेशक, को भेजी जाएगी।

(च) अनुभव - माइक्रोलाइट वायुयान पर कम से कम चालीस घंटे की उड़ान का संतोषजनक ढंग से पूरा करने का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा, जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे—

- (i) एकल उड़ान का कम से कम पंद्रह घंटे का समय, जिसमें से कम से कम दस घंटे अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले बारह महीने की अवधि के भीतर पूरे किए गए हों ; और

(ii) माइक्रोलाइट वायुयान के एकल यात्री के रूप में कम से कम पांच घंटे की देश-पार उड़ान, जिसमें प्रस्थान हवाई अड्डे से कम से कम पचास समुद्री मील की दूरी तक की उड़ान और प्रस्थान हवाई अड्डे के अलावा किसी उपयुक्त हवाई अड्डे या लैंडिंग ग्राउंड पर कम से कम एक बार पूर्ण विराम लैंडिंग शामिल है;

(iii) वर्तमान निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) या उच्च श्रेणी के अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) के धारक को अनुभव अपेक्षाओं से छूट दी जाएगी। हालांकि, ऐसे पायलटों को परिचित उड़ानें संचालित करने की आवश्यकता होगी, जिसके बाद कम से कम तीन एकल टेक-ऑफ और लैंडिंग होगी। परिचित उड़ानें महानिदेशक, द्वारा अनुमोदित परीक्षक या उड़ान प्रशिक्षक की देखरेख में संचालित की जाएंगी।

(छ) उड़ान प्रशिक्षण - महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार उड़ान प्रशिक्षण पूरा कर लिया होगा।

(ज) कौशल-- उसे, अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन से संबंधित माइक्रोलाइट वायुयान के प्रकार पर, परीक्षक की संतुष्टि के लिए पाठ्यक्रम में निर्धारित प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों को करने में अपनी सक्षमता का प्रदर्शन आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर करना होगा।

2. वैधता. - अनुज्ञप्ति नियम 79 में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वैध होगा। .

3. नवीकरण. - आवेदक का संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर अनुज्ञप्ति का नवीनीकरण किया जा सकेगा -

(क) पैरा 1 (सी) के अनुसार चिकित्सा परीक्षण कराया हो।

(ख) नवीनीकरण या उसके एवज में आवेदन की तारीख से ठीक पहले बारह महीनों की अवधि के भीतर माइक्रोलाइट वायुयान के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पांच घंटे की उड़ान का समय संतोषप्रद ढंग से पूरा किया हो; आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीनों की अवधि के भीतर पैरा 1 (ज) में निर्धारित उड़ान परीक्षण को संतोषप्रद ढंग से पूरा किया हो।

4. वायुयान रेटिंग. - अनुज्ञप्ति में माइक्रोलाइट वायुयान की श्रेणी और प्रकार का उल्लेख होगा, जिसे उड़ाने का हकदार धारक है। सभी प्रकार के माइक्रोलाइट विमानों के लिए एक खुली रेटिंग भी दी जा सकती है, यदि उसने किसी हवाई जहाज या माइक्रोलाइट वायुयान के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम एक सौ घंटे की उड़ान का समय संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो, परंतु कि किसी भी माइक्रोलाइट वायुयान पर एकल उड़ान भरने से पहले, उसने एक योग्य माइक्रोलाइट पायलट के साथ वायुयान के उड़ान नियंत्रण, गति प्रोफाइल,

सिस्टम, इंजन और सीमाओं से परिचित होना चाहिए, जिसके पास पायलट-इन-कमांड का एक सौ पचास घंटे का अनुभव हो और पायलट की लॉग बुक में उस आशय का प्रमाण पत्र दर्ज हो।

5. विशेषाधिकार. — अनुज्ञप्ति में वायुयान रेटिंग की वैधता और नियमों के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुपालन के अधीन 78, 79 और 82 भारतीय वायुयान नियम, 2025 के अनुसार, पायलट अनुज्ञप्ति (माइक्रोलाइट) धारक का विशेषाधिकार माइक्रोलाइट वायुयान के पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करना होगा, जिसे दृश्य उड़ान नियमों के अंतर्गत उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज किया गया है।

अनुभाग I

पायलट अनुज्ञप्ति (बल्लून)

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं .- पायलट अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा:—

(क) आयु – आवेदन की तिथि को उसकी आयु सोलह वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए।

(ख) शैक्षिक अर्हता – किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड से कक्षा दस या समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण की होगी।

(ग) चिकित्सा योग्यता— वह निर्धारित प्रपत्र पर चिकित्सा परीक्षण कराने के पश्चात अनुमोदित चिकित्सक से शारीरिक योग्यता का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा, जिसके दौरान वह महानिदेशक द्वारा नियम 78 के तहत अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सा योग्यता स्थापित कर लेगा। .

(घ) ज्ञान – महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार वायुयान विनियम, वायुयान दिक्चालन, वायुयानन मौसम विज्ञान, वायुयान सैन्य कौशल और बल्लून प्रणाली/एयरोस्टेटिक्स में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी :

परंतु कि आवेदक के पास वर्तमान पायलट अनुज्ञप्ति (ग्लाइडर), निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज/हेलीकॉप्टर), पायलट अनुज्ञप्ति (माइक्रोलाइट वायुयान) या पायलट अनुज्ञप्ति की उच्चतर श्रेणी हो, तो उसे केवल एयरमैनशिप और बैलून सिस्टम/एयरोस्टेटिक्स में परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी।

(ङ) सुरक्षा मंजूरी – यदि पहले से प्राप्त नहीं है, तो पायलट के लिए सुरक्षा मंजूरी उड़ान प्रशिक्षण शुरू करने से पहले फ्लाईंग क्लब /सरकारी उड़ान प्रशिक्षण स्कूल द्वारा संबंधित राज्य पुलिस प्राधिकारियों से प्राप्त जाएगी और महानिदेशक को भेजी जाएगी।

(च) अनुभव- उसे बल्लून के पायलट के रूप में कम से कम सोलह घंटे की उड़ान का समय संतोषप्रद ढंग से पूरा करने का साक्ष्य प्रस्तुत करना होगा, जिसमें मुक्त बल्लून के पायलट के रूप में कम से कम आठ प्रक्षेपण और आरोहण शामिल हैं, जिनमें से-

(i) छः आरोहण, अनुदेश के अधीन होंगे;

(ii) उचित रूप से प्रशिक्षित बैलून पायलट की देखरेख में समुद्र तल से कम से कम एक हजार पांच सौ मीटर की ऊंचाई तक नियंत्रण में एक चढ़ाई;

(iii) बल्लून पर अकेले सवार होकर पर्यवेक्षण के तहत एक बार चढ़ाई।

(छ) उड़ान प्रशिक्षण- उसने महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार उड़ान प्रशिक्षण पूरा कर लिया होगा।

(ज) कौशल - उसे, अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन से संबंधित बल्लून के प्रकार पर, आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर, परीक्षक की संतुष्टि के लिए पाठ्यक्रम में निर्धारित प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों को करने में अपनी सक्षमता का प्रदर्शन करना होगा।

2. वैधता.- अनुज्ञप्ति नियम 79 में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वैध होगा।

3. नवीकरण.- आवेदक का संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जाएगा-

(क) पैरा 1 (ग) के अनुसार चिकित्सा परीक्षण कराया हो।

(ख) आवेदन की तारीख से ठीक पहले या उसके बदले में छह महीने की अवधि के भीतर पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पांच चढ़ाई संतोषजनक ढंग से पूरी की हो, जिनमें से कम से कम एक चढ़ाई एक हजार पांच सौ मीटर या उससे अधिक की ऊंचाई की होनी चाहिए; आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पैरा 1 (ज) के अनुसार उड़ान परीक्षण संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो।

4. रात्रि रेटिंग.- (क) रात्रि में अनुज्ञप्ति के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने के लिए, आवेदक को अनुज्ञप्ति प्राप्त बैलून पायलट, जिसका अनुज्ञप्ति केवल दिन में उड़ान तक सीमित नहीं है, की देखरेख में रात्रि में कम से कम दो आरोहण पूरे करने होंगे, जिनमें से प्रत्येक की अवधि 2 घंटे से कम नहीं होगी।

(ख) रात्रि रेटिंग इस शर्त पर वैध होगी कि अनुज्ञप्ति धारक ने इच्छित उड़ान की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के दौरान रात में कम से कम दो बार औसतन एक घंटे की चढ़ाई पूरी कर ली हो।

5. विशेषाधिकार. पायलट अनुज्ञप्ति (बल्लून) धारक के विशेषाधिकार केवल दृश्य उड़ान नियमों के अंतर्गत किसी भी बल्लून के पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करना और यात्रियों को ले जाना, बैनर (स्थिर या अन्यथा) खींचना होगा, जो बल्लून की सुरक्षा पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं डालते हैं।

अनुभाग ज

पायलट अनुज्ञप्ति (ग्लाइडर)

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं .- पायलट अनुज्ञप्ति (ग्लाइडर्स) जारी करने के लिए आवेदन में निम्नलिखित अपेक्षाएं पूरी होनी चाहिए:—

(क) आयु - आवेदन की तिथि को उसकी आयु सोलह वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए।

(ख) शैक्षिक योग्यता - किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड से कक्षा दस या समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण की होगी।

(ग) चिकित्सा योग्यता-- वह निर्धारित प्रपत्र पर अनुमोदित चिकित्सा व्यवसायी से चिकित्सा परीक्षा लेने के पश्चात शारीरिक योग्यता का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा, जिसके दौरान उसने महानिदेशक द्वारा नियम 78 के अधीन अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सा योग्यता स्थापित कर ली होगी।

(घ) ज्ञान - महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार वायुयान विनियम, वायुयान दिक्चालन, वायुयानन मौसम विज्ञान और वायुयान एवं उपकरण तथा मोटर ग्लाइडरों के मामले में इंजन में मौखिक परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी:

परंतु कि वैध पायलट अनुज्ञप्ति (बैलून/माइक्रोलाइट एयरक्राफ्ट), निजी पायलट अनुज्ञप्ति (एयरोप्लेन/हेलीकॉप्टर) या उच्च श्रेणी का पायलट अनुज्ञप्ति रखने वाले आवेदक को एयरक्राफ्ट और उपकरणों में मौखिक परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी।

(ङ) ग्लाइडर के पायलट के रूप में संतोषजनक रूप से कार्य पूरा करने का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा -

(i) उड़ान का समय दस घंटे से कम नहीं होगा, जिसमें से पांच घंटे से कम समय एकल उड़ान का होगा; और

(ii) कम से कम पचहत्तर टेक-ऑफ और लैंडिंग, जिनमें से कम से कम पच्चीस एकल टेक-ऑफ और लैंडिंग अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पूरी हो गई होंगी।

(च) उड़ान प्रशिक्षण- महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार उसने ग्लाइडिंग प्रशिक्षण पूरा कर लिया होगा।

(छ) कौशल - उसे ग्लाइडर के पायलट-इन-कमांड के रूप में अपनी योग्यता का प्रदर्शन करना होगा, परीक्षक की संतुष्टि के लिए पाठ्यक्रम में निर्धारित प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों का प्रदर्शन करना होगा, जिस प्रकार के ग्लाइडर पर अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन संबंधित है, आवेदन की तारीख से तुरंत पहले छह महीने की अवधि के भीतर।

2. वैधता.- अनुज्ञप्ति नियम 79 में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वैध होगा।

3. नवीकरण.- आवेदक का संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जाएगा-

(क) पैरा 1 (ग) के अनुसार चिकित्सा परीक्षण कराया हो;

(ख) नवीनीकरण के लिए आवेदन की तारीख से पहले छह महीने की अवधि के भीतर या इसके बदले में ग्लाइडर के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम तीन घंटे की उड़ान का समय या बीस टेक-ऑफ और लैंडिंग को संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो; आवेदन की तारीख से तुरंत पहले छह महीने की अवधि के भीतर पैरा 1 (छ) के अनुसार उड़ान परीक्षणों को संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो।

4. रेटिंग. - (क) वायुयान रेटिंग - अनुज्ञप्ति में यह दर्शाया जाएगा कि धारक किस प्रकार के ग्लाइडर उड़ाने का हकदार होगा।

(i) सभी ग्लाइडरों को उड़ाने के लिए खुली रेटिंग भी दी जा सकती है, जिनका कुल भार छह सौ किलोग्राम से अधिक न हो, यदि पायलट ने स्वतंत्र उड़ान में पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पचास घंटे की उड़ान संतोषजनक ढंग से पूरी कर ली हो, जिसमें नियंत्रण के एकल प्रचालक के रूप में कम से कम दो सौ टेक-ऑफ और लैंडिंग शामिल हों:

परंतु कि खुली रेटिंग के विशेषाधिकार का प्रयोग केवल उड़ान प्रशिक्षक (ग्लाइडर) या अनुमोदित परीक्षक के साथ परिचित उड़ान के बाद या एकल सीटर ग्लाइडर के मामले में अनुमोदित परीक्षक या प्रशिक्षक द्वारा पूरी तरह से जानकारी दिए जाने और पायलट को उड़ान के लिए जारी करने से पहले परीक्षक/प्रशिक्षक द्वारा पायलट की लॉग बुक में दर्ज किए गए उस आशय के प्रमाण पत्र के बाद ही किया जाएगा।

(ख) एयरो-टो रेटिंग- एयरो-टो रेटिंग धारक को एयरो-टो उड़ानों में ग्लाइडर में यात्रियों को ले जाने का अधिकार देती है। एयरो-टो रेटिंग तब दी जा सकती है जब ग्लाइडर पायलट ने ग्लाइडर के पायलट के रूप में कम से कम दो घंटे की कुल अवधि की कम से कम दस एयरो-टो उड़ानें संतोषजनक ढंग से पूरी की हों:

परंतु कि कोई भी एकल एयरो-टो उड़ान तब तक नहीं भरी जाएगी, जब तक कि वायुयान में एक योग्य प्रशिक्षक के साथ कम से कम पांच दोहरी एयरो-टो उड़ानें न भरी गई हों और एयरो-टो उड़ानें शुरू करने से पहले प्रशिक्षक द्वारा पायलट की लॉग बुक में उस आशय की संतोषजनक रिपोर्ट दर्ज न कर दी गई हो।

(ग) ग्लाइडर टोइंग अपेक्षाएं - कोई भी व्यक्ति ग्लाइडर टोइंग करने वाले वायुयान के पायलट-इन-कमांड के रूप में तब तक कार्य नहीं करेगा जब तक कि वह निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा नहीं करता है:

(i) उसके पास वैध पायलट अनुज्ञप्ति है (छात्र पायलट अनुज्ञप्ति के अलावा);

(ii) उसके पायलट लॉग बुक में ग्लाइडर टोइंग में निर्देश देने के लिए अधिकृत व्यक्ति से अनुमोदन प्राप्त है और वह ग्लाइडरों को सुरक्षित तरीके से खींचने के लिए आवश्यक तकनीकों और प्रक्रियाओं से परिचित है, जिसमें वायुयानगति सीमाएं, आपातकालीन प्रक्रियाएं, प्रयुक्त संकेत और बैंक के अधिकतम कोण शामिल हैं;

(iii) उसने एक ऐसे पायलट के पर्यवेक्षण में, जो इस अनुभाग की अपेक्षाओं को पूरा करता है, ग्लाइडर खींचने वाले वायुयान के नियंत्रण के एकमात्र प्रचालक के रूप में कम से कम तीन उड़ानें भरी हों और अपने पायलट लॉग बुक में दर्ज की हों तथा एक ग्लाइडर खींचने वाले वायुयान के 'पायलट-इन-कमांड' के रूप में कम से कम दस उड़ानें भरी हों;

(iv) यदि उसके पास केवल निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) है, तो उसके पास पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम सौ घंटे की उड़ान का अनुभव होना चाहिए।

(घ) मोटर ग्लाइडर रेटिंग - मोटर ग्लाइडर रेटिंग धारक को स्व-प्रक्षेपित मोटर ग्लाइडर में यात्रियों को ले जाने का अधिकार देती है। मोटर ग्लाइडर रेटिंग तब दी जा सकती है जब वैध पायलट अनुज्ञप्ति ग्लाइडर का धारक निम्नलिखित का सबूत प्रस्तुत करता है:

(i) इंजनों से संबंधित मौखिक परीक्षा उत्तीर्ण की हो;

(ii) स्व-प्रक्षेपण मोटर ग्लाइडर के पायलट के रूप में कम से कम चालीस टेक-ऑफ और लैंडिंग संतोषजनक ढंग से पूरी की हो, जिनमें से कम से कम दस टेक-ऑफ और लैंडिंग पायलट-इन-कमांड के रूप में पूरी की गई हों;

(iii) किसी अनुमोदित परीक्षक/ग्लाइडर प्रशिक्षक से वायुयान के उड़ान नियंत्रण, गति प्रोफाइल, प्रणालियों, इंजनों और सीमाओं से पूरी तरह परिचित हो जाना चाहिए तथा प्रशिक्षक/परीक्षक द्वारा पायलट की लॉग बुक में इस आशय का प्रमाण पत्र दर्ज कर लेना चाहिए।

5. वायुयान रेटिंग का विस्तार. - ग्लाइडर के एक अतिरिक्त प्रकार को शामिल करने के लिए वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए, आवेदक को निम्नलिखित का साक्ष्य प्रस्तुत करना होगा:—

(i) पैरा 1 (घ) में उल्लिखित अनुसार वायुयान तथा मोटर ग्लाइडरों के मामले में उपकरणों और इंजनों में मौखिक परीक्षा उत्तीर्ण की हो :

(ii) वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर आवेदन से संबंधित ग्लाइडर के प्रकार पर पैरा 1 (छ) के अनुसार उड़ान परीक्षण संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो ; तथा

(iii) नियंत्रण के एकमात्र प्रचालक के रूप में पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम तीन टेक-ऑफ और लैंडिंग को संतोषजनक ढंग से अंजाम दिया हो।

6. विशेषाधिकार. अनुज्ञप्ति में वायुयान रेटिंग की वैधता और भारतीय वायुयान नियम, 2025 के नियम 78, 79 और 82 के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुपालन के अधीन , पायलट अनुज्ञप्ति ग्लाइडर धारक के विशेषाधिकार अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज किसी भी ग्लाइडर पर पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करना और दृश्य उड़ान नियमों के तहत उसमें यात्रियों को ले जाना होगा।

टिप्पणी- 1. इस धारा के अधीन दिए गए विशेषाधिकारों का प्रयोग केवल तभी किया जाएगा जब आरंभ करने की विधि निम्नलिखित में से कोई एक हो:—

विंच -प्रक्षेपण,

स्वचालित लॉन्चिंग, या

हवाई-टो द्वारा प्रक्षेपण।

2. यदि प्रक्षेपण की कोई अपरंपरागत विधि जैसे रॉकेट, कैटापुल्ट आदि को अपनाया जाता है, तो कमान में उड़ान भरने और यात्रियों को ले जाने के विशेषाधिकारों का प्रयोग केवल तभी किया जाएगा जब उसने महानिदेशक, की संतुष्टि के लिए प्रशिक्षण का अनुमोदित पाठ्यक्रम और उड़ान परीक्षण पूरा कर लिया हो।

अनुभाग ट

पायलट अनुज्ञप्ति (लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट)

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं .- पायलट अनुज्ञप्ति (लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट) के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा :—

(क) आयु- आवेदन की तिथि को उसकी आयु सत्रह वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए;

(ख) शैक्षिक योग्यता- उसने किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड से कक्षा दस या समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण की होगी;

(ग) चिकित्सा योग्यता- वह निर्धारित प्रपत्र पर चिकित्सा परीक्षण कराने के पश्चात अनुमोदित चिकित्सक से शारीरिक योग्यता का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा, जिसके दौरान वह महानिदेशक द्वारा नियम 78 के तहत अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सा योग्यता स्थापित कर लेगा। ;

(घ) ज्ञान- उसे महानिदेशक, द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार वायुयान विनियम, वायुयान दिक्चालन, वायुयानन मौसम विज्ञान तथा वायुयान एवं इंजन में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी:

परन्तु कि वैध निजी पायलट लाइसेंस (हवाई जहाज/हेलीकॉप्टर) या उच्च श्रेणी के पायलट लाइसेंस वाले आवेदक को पायलट लॉग बुक में उड़ान प्रशिक्षक या परीक्षक द्वारा यह प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने के बाद अनुभाग (घ) के अंतर्गत सभी पूर्वोक्त परीक्षाओं को उत्तीर्ण करने से छूट दी जाएगी कि पायलट को लाइट

स्पोर्ट विमान के उड़ान नियंत्रण, गति प्रोफाइल, सिस्टम, इंजन और सीमाओं से पूरी तरह परिचित करा दिया गया है:

परंतु कि वैध पायलट अनुज्ञप्ति (ग्लाइडर्स) रखने वाले आवेदक को अनुभाग (घ) में निर्दिष्ट वायुयान विनियमन और वायुयानन मौसम विज्ञान की परीक्षा से छूट दी जाएगी।

(ङ) अनुभव - उसे लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट पर कम से कम चालीस घंटे की उड़ान का संतोषजनक ढंग से पूरा करने का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा, जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे -

(i) कम से कम बीस घंटे का उड़ान प्रशिक्षण, के साथ -

(क) दो घंटे का दोहरा क्रॉस कंट्री उड़ान प्रशिक्षण;

(ख) कम से कम पचास समुद्री मील की कुल दूरी की एक एकल क्रॉस कंट्री उड़ान, जिसमें कम से कम दो विभिन्न हवाई अड्डों पर पूर्ण विराम लैंडिंग हो और उड़ान के एक अनुभाग में कम से कम पच्चीस समुद्री मील की सीधी रेखा दूरी हो;

(ii) अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए आवेदन प्रस्तुत करने की तारीख से पूर्व छह महीने के भीतर दस बार उड़ान भरने और उतरने के साथ कम से कम दस घंटे की एकल उड़ान।

परंतु कि वर्तमान निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) या उच्च श्रेणी के अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) के धारक को अनुभव अपेक्षाओं से छूट दी जाएगी। हालांकि, ऐसे पायलटों को आवेदन की तारीख से पहले छह महीनों के भीतर कम से कम एक घंटे की परिचित उड़ानें और उसके बाद कम से कम तीन एकल टेक-ऑफ और लैंडिंग करने की आवश्यकता होगी। ऐसी उड़ान महानिदेशक, द्वारा अनुमोदित एक अनुमोदित परीक्षक या उड़ान प्रशिक्षक की देखरेख में की जाएगी और अनुमोदित परीक्षक/प्रशिक्षक द्वारा अनुज्ञप्ति धारक की लॉगबुक में इसका उल्लेख किया जाएगा।

(च) उड़ान प्रशिक्षण- उसने महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार उड़ान प्रशिक्षण पूरा कर लिया होगा।

(छ) कौशल-- उसे, अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन से संबंधित प्रकार के हल्के खेल वायुयान पर, परीक्षक की संतुष्टि के लिए पाठ्यक्रम में निर्धारित प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों को करने में अपनी सक्षमता का प्रदर्शन आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर करना होगा।

2. **वैधता.** - अनुज्ञप्ति नियम 791 में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वैध होगा। .

3. **नवीकरण.** - आवेदक का संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जा सकेगा-

पैरा 1 (ग) के अनुसार चिकित्सा परीक्षण कराया हो ; तथा

(ख) नवीनीकरण के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले बारह महीनों की अवधि के भीतर लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पांच घंटे की उड़ान का समय संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो, या आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीनों की अवधि के भीतर पैराग्राफ

1 (छ) में निर्धारित उड़ान परीक्षण को संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो।

4. **वायुयान रेटिंग.** - अनुज्ञप्ति में लाइट स्पोर्ट वायुयान की वह श्रेणी और प्रकार दर्शाया जाएगा जिसे धारक उड़ाने का हकदार है। सभी प्रकार के लाइट स्पोर्ट वायुयान के लिए खुली रेटिंग भी दी जा सकती है, यदि उसने किसी वायुयान या लाइट स्पोर्ट वायुयान के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम सौ घंटे की उड़ान संतोषजनक ढंग से पूरी कर ली हो :

परंतु कि खुली रेटिंग का विशेषाधिकार केवल तभी प्रयोग किया जाएगा जब वह वायुयान के उड़ान नियंत्रण, गति प्रोफाइल, प्रणालियों, इंजनों और सीमाओं से एक योग्य लाइट स्पोर्ट पायलट द्वारा परिचित हो जाए, जिसके पास पायलट-इन-कमांड का कम से कम एक सौ पचास घंटे का अनुभव हो और इस आशय का प्रमाण पत्र उस वायुयान के योग्य लाइट स्पोर्ट पायलट द्वारा पायलट की लॉग बुक में दर्ज किया जाएगा।

5. **विशेषाधिकार.** - (क) नियमों के उपबंधों के अधीन रहते हुए, 78, 79 और 82 के अनुसार, पायलट अनुज्ञप्ति (लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट) धारक के विशेषाधिकार लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट के पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करने के होंगे, जो दृश्य उड़ान नियमों के तहत उसके अनुज्ञप्ति की एयरक्राफ्ट रेटिंग में दर्ज है।

(ख) लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट पायलट को :

(i) किसी यात्री या संपत्ति को प्रतिकर या किराये पर ले जाना;

(ii) रात्रि में उड़ना;

(iii) वर्ग डी और ई वायुयानक्षेत्र (नियंत्रित वायुयानक्षेत्र) में उड़ान नहीं भरेगा, जब तक कि उसके पास वैध फ्लाइट रेडियो टेलीफोनी प्रचालक अनुज्ञप्ति (प्रतिबंधित) न हो और उसे

प्रचालन नियंत्रण टावर वाले किसी भी हवाई अड्डे पर प्रचालन के लिए लॉग बुक समर्थन के साथ अनुमोदित प्रशिक्षक द्वारा प्रशिक्षित न किया गया हो;

(iv) समुद्र तल से 10,000 फीट या जमीन स्तर से 2000 फीट की ऊंचाई पर, जो भी अधिक हो, उड़ान भरना;

(v) उड़ान या सतह की दृश्यता 5000 मीटर से कम होने पर उड़ान भरना;

(vi) सतह के दृश्य संदर्भ के बिना उड़ान भरना;

(vii) उड़ाए जा रहे वायुयान की उड़ान योग्यता के विशेष प्रमाणपत्र पर लगाई गई किसी प्रचालन सीमा के विपरीत उड़ान भरना; तथा

(viii) पायलट अनुज्ञप्ति या मेडिकल या किसी अन्य सीमा के विपरीत उड़ान भरना।

(ग) पायलट अनुज्ञप्ति (लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट) का धारक, जिसके पास लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट पर कमांड पायलट के रूप में कुल 100 घंटों का उड़ान अनुभव है, लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट पर उड़ान निर्देश दे सकता है, परंतु कि महानिदेशक द्वारा अनुमोदित परीक्षक द्वारा उसे प्रशिक्षण देने के लिए उपयुक्त माना गया हो।

(घ) फ्लाइट इंस्ट्रक्टर रेटिंग (एयरोप्लेन) धारक, जिसके पास लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट पर कमांड पायलट के रूप में कुल 15 घंटे की उड़ान का अनुभव हो, लाइट स्पोर्ट एयरक्राफ्ट पर अनुदेशात्मक प्रशिक्षण दे सकता है।

अनुभाग एल

पायलट अनुज्ञप्ति (जाइरोप्लेन)

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं .- पायलट अनुज्ञप्ति (जाइरोप्लेन) के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा, अर्थातः

(क) आयु - आवेदन की तिथि को उसकी आयु सत्रह वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए।

(ख) शैक्षिक अर्हता - किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड से दसवीं कक्षा या समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण होना चाहिए।

(ग) चिकित्सा योग्यता--वह निर्धारित प्रपत्र पर अनुमोदित चिकित्सा व्यवसायी से चिकित्सा परीक्षा लेने के पश्चात शारीरिक योग्यता का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा, जिसके दौरान उसने महानिदेशक द्वारा नियम 78 के अधीन अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सा योग्यता स्थापित कर ली होगी।

(घ) ज्ञान - महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार वायुयान विनियम, वायुयान दिक्चालन, वायुयानन मौसम विज्ञान तथा वायुयान एवं इंजन में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी :

परंतु कि वैध निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) / (हेलीकॉप्टर) या उच्च श्रेणी के पायलट अनुज्ञप्ति वाले आवेदक को केवल वायुयान और इंजन में परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी।

(ङ) अनुभव - उसे जाइरोप्लेन के पायलट के रूप में कम से कम चालीस घंटे की उड़ान का संतोषजनक ढंग से पूरा करने का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा, जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे -

(i) कम से कम पंद्रह घंटे का एकल उड़ान समय, जिसमें से कम से कम दस घंटे आवेदन की तारीख से ठीक पहले बारह महीने की अवधि के भीतर पूरे किए गए हों।

(ii) जाइरोप्लेन के अकेले यात्री के रूप में कम से कम पांच घंटे की क्रॉस कंट्री उड़ान जिसमें कम से कम एक सौ समुद्री मील की उड़ान शामिल है जिसके दौरान दो अलग-अलग बिंदुओं पर पूर्ण विराम लैंडिंग की गई होगी। यह उड़ान समय उप-अनुभाग (i) के तहत आवश्यक उड़ान समय में शामिल किया जा सकता है।

परंतु कि मौजूदा निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) या उच्च श्रेणी के अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) के धारक को अनुभव अपेक्षाओं से छूट दी जाएगी। हालांकि, ऐसे पायलटों को संतोषजनक ढंग से परिचित कराने वाली उड़ानें संचालित करनी होंगी, जिसके बाद कम से कम तीन एकल टेक-ऑफ और लैंडिंग होनी चाहिए। परिचित कराने वाली उड़ानें महानिदेशक द्वारा अधिकृत एक अनुमोदित परीक्षक या उड़ान प्रशिक्षक की देखरेख में संचालित की जाएंगी।

(च) उड़ान प्रशिक्षण - महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार उड़ान प्रशिक्षण पूरा कर लिया होगा।

(छ) कौशल-अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन से संबंधित जाइरोप्लेन के प्रकार पर, परीक्षक की संतुष्टि के लिए पाठ्यक्रम में निर्धारित प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों को करने में अपनी सक्षमता का प्रदर्शन उसने आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर किया होगा।

2. **वैधता.** - अनुज्ञप्ति नियम 79 में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वैध होगा। .

3. **नवीकरण.** - आवेदक का संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जा सकेगा-

(क) उपरोक्त पैरा 1 (ग) के अनुसार चिकित्सा परीक्षण कराया हो; और

(ख) नवीनीकरण या उसके बदले में आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर जाइरोप्लेन के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पांच घंटे की उड़ान का समय संतोषप्रद ढंग से पूरा किया हो; आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पैरा 1 (छ) में निर्धारित उड़ान परीक्षण को संतोषप्रद ढंग से पूरा किया हो।

4. **वायुयान रेटिंग.** - लाइसेंस में यह दर्शाया जाएगा कि धारक किस प्रकार का जाइरोप्लेन उड़ाने का हकदार है। सभी प्रकार के जाइरोप्लेन के लिए ओपन रेटिंग भी दी जा सकती है, यदि उसने हेलीकॉप्टर या जाइरोप्लेन के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम सौ घंटे की उड़ान संतोषजनक ढंग से पूरी कर ली हो:

बशर्ते कि खुली रेटिंग का विशेषाधिकार केवल तभी प्रयोग किया जाएगा जब किसी योग्य जाइरोप्लेन पायलट के साथ न्यूनतम 45 मिनट की अवधि की परिचित उड़ान पूरी कर ली हो, जिसके पास पायलट-इन-कमांड का कम से कम एक सौ पचास घंटे का अनुभव हो और इस आशय का प्रमाण पत्र योग्य जाइरोप्लेन पायलट द्वारा पायलट की लॉग बुक में दर्ज किया जाएगा।

5. **विशेषाधिकार.** - (क) नियम 78, 79 और 82 के प्रावधानों के अधीन, पायलट लाइसेंस (जाइरोप्लेन) धारक के विशेषाधिकार दृश्य उड़ान नियमों के तहत उसके लाइसेंस की विमान रेटिंग में दर्ज जाइरोप्लेन के पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करने होंगे।

(ख) जाइरोप्लेन पायलट निम्नलिखित कार्य नहीं करेगा:

(i) किसी यात्री या संपत्ति को प्रतिकर या किराये पर ले जाना;

(ii) रात्रि में उड़ना;

(iii) वर्ग डी और ई हवाईक्षेत्र (नियंत्रित वायुयानक्षेत्र) में उड़ान नहीं भरेगा, जब तक कि उसके पास वैध फ्लाइट रेडियो टेलीफोनी प्रचालक अनुज्ञप्ति (प्रतिबंधित) न हो और उसे प्रचालन नियंत्रण टावर वाले किसी भी हवाई अड्डे पर प्रचालन के लिए लॉग बुक समर्थन के साथ अनुमोदित प्रशिक्षक द्वारा प्रशिक्षित न किया गया हो;

(iv) समुद्र तल से 10,000 फीट या जमीन स्तर से 2000 फीट की ऊंचाई पर, जो भी अधिक हो, उड़ान भरना;

(v) उड़ान या सतह की दृश्यता 5000 मीटर से कम होने पर उड़ान भरना;

(vi) सतह के दृश्य संदर्भ के बिना उड़ान भरना;

(vii) उड़ाए जा रहे वायुयान की उड़ान योग्यता के विशेष प्रमाणपत्र पर लगाई गई किसी प्रचालन सीमा के विपरीत उड़ान भरना; तथा

(viii) पायलट अनुज्ञप्ति या मेडिकल या किसी अन्य सीमा के विपरीत उड़ान भरना।

(ग) दो घंटे के परिचय के बाद उस प्रकार के जाइरोप्लेन को योग्य पायलट के पर्यवेक्षण में उड़ाना तथा इस आशय का प्रमाण-पत्र उस वायुयान के योग्य जाइरोप्लेन पायलट द्वारा पायलट लॉग बुक में दर्ज किया जाएगा।

(घ) पायलट अनुज्ञप्ति (जाइरोप्लेन) धारक, जिसके पास जाइरोप्लेन पर पायलट-इन-कमांड के रूप में कुल 100 घंटों की उड़ान का अनुभव है, जाइरोप्लेन पर उड़ान निर्देश दे सकता है, परंतु कि महानिदेशक द्वारा अनुमोदित परीक्षक द्वारा उसे प्रशिक्षण देने के लिए उपयुक्त माना गया हो।

(ई) फ्लाइट इंस्ट्रक्टर रेटिंग (हेलीकॉप्टर) धारक, जिसके पास जाइरोप्लेन पर पायलट-इन-कमांड के रूप में कुल 15 घंटे की उड़ान का अनुभव हो, जाइरोप्लेन पर अनुदेशात्मक प्रशिक्षण दे सकता है।

अनुभाग ड

वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज)

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं .- वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (वायुयान) के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा :-

(क) आयु - आवेदन की तिथि को उसकी आयु अठारह वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए।

(ख) शैक्षिक योग्यता- उसने किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड/विश्वविद्यालय से कक्षा दस प्लस टू या समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण की हो।

(ग) चिकित्सा योग्यता- वह निर्धारित प्रपत्र पर अनुमोदित चिकित्सा बोर्ड से प्राप्त शारीरिक योग्यता का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा, जिसके बाद उसे चिकित्सा परीक्षण करवाना होगा, जिसके दौरान वह महानिदेशक

द्वारा नियम 78 के द्वारा यथा अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सा योग्यता स्थापित कर लेगा।

(घ) ज्ञान - महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार उसे वायुयान विनियमन, वायुयान दिक्कालन, मौसम विज्ञान तथा वायुयान और इंजन और सिग्नल (व्यावहारिक) में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी, जिसमें श्रवण और दृश्य संकेतों की व्याख्या की जा सके।

परंतु कि वर्तमान वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) धारक को केवल वायुयान और इंजन में परीक्षा उत्तीर्ण करना अपेक्षित होगा।

(ङ) अनुभव - अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन की तारीख को हवाई जहाज के पायलट के रूप में कम से कम दो सौ घंटे की उड़ान का अनुभव संतोषजनक ढंग से पूरा करने का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा, जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे-

- (i) कमांड पायलट के रूप में कम से कम सौ घंटे की उड़ान का समय, जिसमें से कम से कम पंद्रह घंटे अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पूरे किए गए हों;
- (ii) पायलट-इन-कमांड के रूप में बीस घंटे से अन्यून की क्रॉस-कंट्री उड़ान का समय, जिसमें तीन सौ समुद्री मील से अन्यून की क्रॉस-कंट्री उड़ान शामिल है, जिसके दौरान दो अलग-अलग हवाई अड्डों पर पूर्ण विराम लैंडिंग की जाएगी;
- (iii) उपकरण समय का कम से कम दस घंटे का समय, जिसमें से अधिकतम पांच घंटे अनुमोदित सिम्युलेटर पर हो सकते हैं; तथा
- (iv) रात्रि में उड़ान का कम से कम पांच घंटे का समय, जिसमें अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने के भीतर पायलट-इन-कमांड (नियंत्रण के एकमात्र प्रचालक के रूप में) के रूप में न्यूनतम दस टेक-ऑफ और दस लैंडिंग शामिल हैं।

परंतु कि ऐसे आवेदक के मामले में जिसके पास वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) / एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) है और जिसने हेलीकॉप्टर के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम 1000 घंटे की उड़ान का समय संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया है, हवाई जहाज के पायलट के रूप में दो सौ घंटे की उपरोक्त अनुभव आवश्यकता को घटाकर एक सौ घंटे कर दिया जाएगा, जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे -

(i) पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पचहत्तर घंटे का उड़ान समय, जिसमें कम से कम पच्चीस घंटे का क्रॉस कंट्री उड़ान समय और दस घंटे का इंस्ट्रूमेंट समय शामिल है, जिसमें से कम से कम पांच घंटे अनुमोदित सिम्युलेटर पर हो सकते हैं ;

(ii) अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर कमांड पायलट के रूप में रात में उड़ान का कम से कम पांच घंटे का अनुभव, जिसमें दस टेकऑफ़ और लैंडिंग पैटर्न शामिल हैं; और

(iii) अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर हवाई जहाज पर कमांड पायलट के रूप में कम से कम दस घंटे की उड़ान का समय ।

(च) उड़ान प्रशिक्षण - उसने महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार उड़ान प्रशिक्षण पूरा कर लिया हो ।

(छ) अन्य अपेक्षाएं - महानिदेशक द्वारा जारी किया गया वायुयान पर रेडियो टेलीफोन उपकरण के प्रचालन के लिए वर्तमान उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति होना चाहिए।

(ज) कौशल- उसे आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पाठ्यक्रम में निर्धारित प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों को परीक्षक की संतुष्टि के अनुसार करने की अपनी योग्यता का प्रदर्शन करना होगा, जिस प्रकार के वायुयान के लिए अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन संबंधित है ।

हालांकि, महानिदेशक, वायुयान के प्रकार के लिए कौशल परीक्षण के प्रचालन के लिए अनुमोदित वायुयान / अनुमोदित शून्य उड़ान समय प्रशिक्षण सिम्युलेटर स्तर 'डी' या समकक्ष या उच्चतर स्तर पर कौशल परीक्षण या उसके हिस्से को करने की अनुमति दे सकते हैं । योग्यता का प्रदर्शन इस प्रकार किया जाएगा-

(i) दिन में सामान्य उड़ान परीक्षण;

(ii) रात्रि में सामान्य उड़ान परीक्षण;

(iii) दिन में क्रॉस-कंट्री उड़ान परीक्षण जिसमें कम से कम दो सौ पचास समुद्री मील की उड़ान शामिल होगी, जिसके दौरान प्रस्थान के हवाई अड्डे के अलावा किसी अन्य हवाई अड्डे पर कम से कम एक बार पूर्ण विराम लैंडिंग की जाएगी; तथा

(iv) रात्रि में क्रॉस-कंट्री उड़ान परीक्षण जिसमें कम से कम एक सौ बीस समुद्री मील की उड़ान शामिल होगी तथा अन्यत्र उतरे बिना प्रस्थान स्थान पर वापस लौटना होगा।

2. **वैधता.** - अनुज्ञप्ति नियम 79 में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वैध होगा।

3. **नवीकरण.** - आवेदक का संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जा सकेगा-

(क) उपर्युक्त पैरा 1 (ग) के अनुसार चिकित्सा परीक्षण कराया हो ;

(ख) नवीकरण के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम दस घंटे का उड़ान समय संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो (सह-पायलट के रूप में उड़ान समय का पचास प्रतिशत पायलट-इन-कमांड के रूप में उड़ान समय की आवश्यकता के लिए गिना जा सकता है); या इसके बदले में, उसी अवधि के भीतर पैराग्राफ 1 के अनुभाग (ज) में निर्धारित अनुसार दिन और रात में सामान्य उड़ान परीक्षण संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो;

(ग) महानिदेशक, द्वारा जारी किया गया वायुयान पर रेडियो टेलीफोन उपकरण के प्रचालन के लिए वर्तमान उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति रखता हो।

4. **वायुयान रेटिंग.** - (क) अनुज्ञप्ति में यह दर्शाया जाएगा कि धारक किस वर्ग और/या प्रकार के वायुयान को उड़ाने का हकदार है।

(ख) एकल पिस्टन इंजन प्रकार के सभी वायुयान के लिए खुली रेटिंग, जिनका कुल भार एक हजार पांच सौ किलोग्राम से अधिक नहीं है, भी प्रदान की जा सकती है, यदि उसने ऐसे वायुयान पर कम से कम एक हजार घंटे की उड़ान पूरी कर ली हो, जिसमें कमांड पायलट के रूप में कम से कम पांच सौ घंटे शामिल हैं और उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में कम से कम चार विभिन्न प्रकार के वायुयान दर्ज हैं:

परंतु कि खुली रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग केवल उड़ान प्रशिक्षक या अनुमोदित परीक्षक के साथ उड़ान और जमीन पर परिचय कराने के बाद ही किया जाएगा और इस आशय का प्रमाण पत्र परीक्षक द्वारा पायलट की लॉग बुक में दर्ज किया जाएगा, इससे पहले कि पायलट को उस प्रकार के वायुयान पर खुली रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने के लिए मुक्त किया जाए।

(ग) प्रशिक्षक रेटिंग - प्रशिक्षक को रेटिंग धारक को उड़ान निर्देश देने का अधिकार देती है। इन रेटिंग्स के जारी करने के लिए विशेषाधिकार और शर्तें धारा 4 और न में निर्धारित की गई हैं।

(घ) इंस्ट्रूमेंट रेटिंग- इंस्ट्रूमेंट रेटिंग धारक को इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट रूल्स के तहत उड़ान भरने का अधिकार देती है। इस रेटिंग को जारी करने की शर्तें धारा 4 में निर्धारित की गई हैं।

5. वायुयान रेटिंग का विस्तार. - एक अतिरिक्त प्रकार के हवाई जहाज को शामिल करने के लिए वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए, आवेदक को पैराग्राफ 1 के अनुभाग (घ) में उल्लिखित वायुयान और इंजन में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी और उचित पर्यवेक्षण के तहत, पाठ्यक्रम के अनुसार इस प्रकार के वायुयान या अनुमोदित उड़ान सिम्युलेटर पर उड़ान भरने का प्रशिक्षण प्राप्त करना होगा, उसके बाद कौशल परीक्षण होगा, जैसा महानिदेशक द्वारा निर्धारित किया गया है।

6. विशेषाधिकार. - अनुज्ञप्ति में पृष्ठांकनों और रेटिंग की वैधता और भारतीय वायुयान नियम, 2025 के नियम 78, 79 और 82 के संगत प्रावधानों के अनुपालन के अध्यक्षीन वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (वायुयान) धारक के विशेषाधिकार निम्न होंगे:—

(क) निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) के सभी विशेषाधिकारों का प्रयोग करना;

(ख) वाणिज्यिक वायुयान परिवहन के अलावा अन्य कार्यों में लगे किसी भी हवाई जहाज के पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करना ;

(ग) उपयुक्त वायुयान श्रेणी के अंतर्गत आने वाले और एकल-पायलट प्रचालन के लिए प्रमाणित वायुयान के पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करना परंतु कि जब यात्रियों को रात में ले जाया जाना हो, तो उसे इच्छित उड़ान की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पायलट-इन-कमांड के रूप में रात में कम से कम दस बार उड़ान भरने और दस बार लैंडिंग करने का काम पूरा करना होगा।

(घ) किसी ऐसे वायुयान के सह-पायलट के रूप में कार्य करना, जहां सह-पायलट को ले जाना अपेक्षित हो तथा जो उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज हो:

परंतु कि इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट रूल्स के अंतर्गत सभी उड़ानों के लिए, चाहे पायलट-इन-कमांड के रूप में या सह-पायलट के रूप में, उसके पास वर्तमान इंस्ट्रूमेंट रेटिंग होगी:

यह भी प्रावधान है कि पैंसठ वर्ष की आयु प्राप्त करने पर ऐसे विशेषाधिकार निजी पायलट अनुज्ञप्ति (वायुयान) तक ही सीमित रहेंगे।

अनुभाग एन

वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर)

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं .- वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाएं पूरी करनी होंगी:—

(क) आयु - आवेदन की तिथि को उसकी आयु अठारह वर्ष से कम नहीं होगी।

(ख) शैक्षिक अर्हताएं - किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड/विश्वविद्यालय से कक्षा दस जमा दो या इसके समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी।

(ग) चिकित्सा योग्यता - उसे चिकित्सा परीक्षा देने के पश्चात निर्धारित प्रपत्र पर अनुमोदित चिकित्सा बोर्ड से शारीरिक योग्यता का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करना होगा, जिसके दौरान उसने महानिदेशक द्वारा नियम 78 के अंतर्गत अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सा योग्यता स्थापित कर ली होगी।

(घ) ज्ञान - महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार वायुयान विनियमन, वायुयान दिक्चालन, वायुयानन मौसम विज्ञान और वायुयान तथा इंजन और सिग्नल (व्यावहारिक) में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी, जिसमें श्रवण और दृश्य संकेतों की व्याख्या की जा सके।

परंतु कि चालू वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (वायुयान) या पायलट अनुज्ञप्ति की उच्चतर श्रेणी रखने वाले आवेदक को केवल वायुयान और इंजन में परीक्षा उत्तीर्ण करना अपेक्षित होगा।

(ङ) अनुभव - उसे एक हेलिकॉप्टर या हेलिकॉप्टरों के पायलट के रूप में कम से कम एक सौ पचास घंटे की उड़ान का अनुभव संतोषप्रद ढंग से पूरा करने का साक्ष्य प्रस्तुत करना होगा, जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे -

(i) एक हेलिकॉप्टर के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पचास घंटे की उड़ान का अनुभव;

(ii) एक हेलिकॉप्टर के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम दस घंटे की देश-पार उड़ान का अनुभव;

(iii) अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर हेलिकॉप्टर के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम दस घंटे की उड़ान का समय; जिसमें से रात में कम से कम पांच घंटे की उड़ान का समय, जिसमें रात में कम से कम दस बार उड़ान भरना और दस बार उतरना शामिल होगा :

(iv) उपकरण अनुदेश समय के कम से कम दस घंटे, जिसमें से पांच घंटे से अधिक उपकरण ग्राउंड समय नहीं हो :

परंतु कि कोई व्यक्ति जो वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (वायुयान) या एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति (वायुयान) का धारक है, उसे हेलिकॉप्टर पर कम से कम अस्सी घंटे की उड़ान पूरी करनी

होगी, जिसमें पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम बीस घंटे की उड़ान शामिल है, जिसमें कम से कम पांच घंटे का क्रॉस कंट्री समय, और कम से कम पांच घंटे की रात की उड़ान शामिल है, जिसमें अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर कम से कम दस बार उड़ान भरना और दस बार उतरना शामिल है।

(च) उड़ान प्रशिक्षण - महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार उड़ान प्रशिक्षण पूरा कर लिया होगा।

(छ) अन्य अपेक्षाएं - महानिदेशक द्वारा जारी किया गया वायुयान पर रेडियो टेलीफोन उपकरण के प्रचालन के लिए वर्तमान उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति होना चाहिए।

(ज) कौशल - उसे, अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन से संबंधित हेलीकॉप्टर के प्रकार पर, अनुमोदित परीक्षक की संतुष्टि के लिए पाठ्यक्रम में निर्धारित प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों को दिन और रात में करने की अपनी योग्यता का प्रदर्शन आवेदन की तारीख से तुरंत पहले छह महीने की अवधि के भीतर करना होगा :

परंतु कि तथापि, महानिदेशक, कौशल परीक्षण या उसके किसी भाग को अनुमोदित स्तर डी या समकक्ष या उच्चतर स्तर पर संचालित करने की अनुमति दे सकते हैं। फ्लाइट सिम्युलेटर को हेलीकॉप्टर के प्रकार के लिए कौशल परीक्षण के प्रचालन हेतु अनुमोदित किया गया।

2. वैधता. - अनुज्ञप्ति नियम 79 में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वैध होगा।

3. नवीकरण. - आवेदक के संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जा सकता है -

(क) पैरा 1 (सी) के अनुसार चिकित्सा जांच करा चुका हो।

(ख) नवीकरण के लिए आवेदन की तारीख से तुरंत पहले छह महीने की अवधि के भीतर हेलीकॉप्टर के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पांच घंटे की उड़ान का समय संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो

(सह-पायलट के रूप में उड़ान समय का पचास प्रतिशत पायलट-इन-कमांड के रूप में उड़ान समय की अपेक्षाओं के लिए गिना जा सकता है), या इसके बदले में उसी अवधि के भीतर पैरा 1 (एच) में निर्धारित उड़ान परीक्षणों को संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो।

(ग) महानिदेशक द्वारा जारी वायुयान पर रेडियो टेलीफोन उपकरणों के प्रचालन के लिए वर्तमान फ्लाइट रेडियो टेलीफोन प्रचालक का अनुज्ञप्ति रखना।

4. रेटिंग. - (क) वायुयान रेटिंग - अनुज्ञप्ति में हेलीकॉप्टरों की वह श्रेणी और प्रकार दर्शाया जाएगा जिसे धारक उड़ाने का हकदार है। सभी एकल इंजन पिस्टन प्रकार के हेलीकॉप्टरों के लिए खुली रेटिंग दी जा सकती है, जिनका कुल वजन एक हजार पांच सौ किलोग्राम से अधिक नहीं है। यदि उसने हेलीकॉप्टरों पर पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम दो सौ घंटे सहित कम से कम एक हजार घंटे की उड़ान पूरी की है और उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में कम से कम चार अलग-अलग प्रकार के हेलीकॉप्टर दर्ज हैं।

(ख) प्रशिक्षक की रेटिंग - प्रशिक्षक की रेटिंग धारक को उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज हेलीकॉप्टरों के प्रकारों पर उड़ान निर्देश देने का अधिकार देती है। इन रेटिंगों के जारी करने के लिए विशेषाधिकार और शर्तें इस अनुसूची की धारा 13 में निर्धारित की गई हैं।

(ग) इंस्ट्रूमेंट रेटिंग- इंस्ट्रूमेंट रेटिंग धारक को इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट रूल्स के तहत उड़ान भरने का अधिकार देती है। रेटिंग जारी करने की शर्तें इस अनुसूची की धारा 13 में निर्धारित की गई हैं।

5. वायुयान रेटिंग का विस्तार. - एक अतिरिक्त प्रकार के हेलीकॉप्टर को शामिल करने के लिए वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए, आवेदक को अनुच्छेद 1 के अनुभाग (डी) में उल्लिखित वायुयान और इंजन में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी और उचित पर्यवेक्षण के तहत पाठ्यक्रम के अनुसार इस प्रकार के वायुयान या अनुमोदित उड़ान सिम्युलेटर पर उड़ान भरने का प्रशिक्षण प्राप्त करना होगा, उसके बाद कौशल परीक्षण होगा जैसा महानिदेशक, द्वारा निर्धारित किया गया है।

6. विशेषाधिकार. - अनुज्ञप्ति में पृष्ठांकनों और रेटिंग की वैधता और भारतीय वायुयान नियम, 2025 के नियम 78, 79 और 82 के संगत प्रावधानों के अनुपालन के अधीन, वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) धारक के विशेषाधिकार होंगे-

(i) निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) के सभी विशेषाधिकारों का प्रयोग करना;

(ii) वाणिज्यिक वायुयान परिवहन के अलावा अन्य कार्यों में लगे किसी भी हेलीकॉप्टर में पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करना ;

(iii) एकल पायलट प्रचालन के लिए प्रमाणित किसी भी हेलीकॉप्टर में वाणिज्यिक हवाई परिवहन में पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करना ; तथा

(iv) वाणिज्यिक हवाई परिवहन में सह-पायलट के रूप में कार्य करना, जिसमें हेलीकॉप्टरों को सह-पायलट के साथ संचालित किया जाना अपेक्षित हो।

परन्तु जब यात्रियों को रात्रि में ले जाया जाना हो तो उसे इच्छित उड़ान की तारीख से ठीक पहले छह माह की अवधि के भीतर हेलीकॉप्टर के पायलट-इन-कमांड के रूप में रात्रि में कम से कम दस बार उड़ान भरना और दस बार लैंडिंग करनी होगी :

आगे यह भी प्रावधान है कि पायलट-इन-कमांड या सह-पायलट के रूप में इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट नियमों के तहत सभी उड़ानों के लिए उसे वर्तमान इंस्ट्रूमेंट रेटिंग की आवश्यकता होगी :

यह भी प्रावधान है कि पैंसठ वर्ष की आयु प्राप्त करने पर ऐसे विशेषाधिकार निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) तक ही सीमित रहेंगे।

अनुभाग ण

एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज)

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं .— एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा :—

(क) आयु- आवेदन की तिथि को उसकी आयु इक्कीस वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए;

(ख) शैक्षिक अर्हताएं - किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड/विश्वविद्यालय से कक्षा दस जमा दो या इसके समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण की हो ।

(ग) चिकित्सा योग्यता- वह निर्धारित प्रपत्र पर चिकित्सा परीक्षण के पश्चात अनुमोदित चिकित्सा बोर्ड से शारीरिक योग्यता का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा , जिसके दौरान वह महानिदेशक द्वारा नियम 78 के तहत यथा अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सा योग्यता स्थापित कर ली हो ;

(घ) ज्ञान - उसने महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम विनियम, वायुयान दिक्चालन, एवियोनिक्स (रेडियो एंड्स और उपकरण) , वायुयान मौसम विज्ञान और वायुयान और इंजन, और सिग्नल (व्यावहारिक) परीक्षा में भारतीय वायुयानपत्तन प्राधिकरण के अनुसार श्रवण और दृश्य संकेतों की व्याख्या के लिए लिखित परीक्षा उत्तीर्ण कर ली हो:

परन्तु कि वर्तमान वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति के पुराने सदस्य को वायुयान विनियम की परीक्षा उत्तीर्ण करने की अपेक्षा नहीं होगी।

(ड) अनुभव - उसने एक हवाई जहाज के पायलट के रूप में कम से कम एक हजार पांच सौ घंटे की उड़ान का संतोषजनक अनुभव पूरा करने का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा और उसके कुल उड़ान अनुभव में निम्नलिखित शामिल होंगे -

(i) पर्यवेक्षण के अधीन पायलट-इन-कमांड के रूप में 500 घंटों से अत्यून अनुभव, जो चेक पायलट की उड़ान अनुभव अपेक्षाओं को पूरा करता हो, या 250 घंटे, या तो पायलट-इन-कमांड के रूप में या पायलट-इन-कमांड के रूप में 70 घंटे से कम नहीं और पायलट-इन-कमांड के रूप में आवश्यक अतिरिक्त उड़ान समय, एक पायलट के पर्यवेक्षण में जो चेक पायलट की उड़ान अनुभव अपेक्षाओं को पूरा करता हो ;

(ii) 200 घंटे का क्रॉस कंट्री उड़ान समय, जिसमें से कम से कम 100 घंटे पायलट-इन-कमांड के रूप में या पर्यवेक्षण के अधीन पायलट-इन-कमांड के रूप में हों;

(iii) रात्रि में कम से कम सौ घंटे की उड़ान;

(iv) वास्तविक या नकली उपकरण स्थितियों के तहत उपकरण समय के पचहत्तर घंटे से कम नहीं, जिसमें से पचास घंटे से कम नहीं वास्तविक उड़ान में होंगे;

(v) अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर कम से कम बीस घंटे की उड़ान पूरी की हो ।

(च) अन्य अपेक्षाएं - (i) वह वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति का धारक हो । हालाँकि, यह सशस्त्र बलों के पायलट को एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पायलट अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए लागू नहीं होगा जो अन्यथा अपेक्षाओं को पूरा करता हो;

(ii) उसके पास बहु-इंजन वाले वायुयान पर वर्तमान इंस्ट्रूमेंट रेटिंग होगी;

(iii) उसके पास महानिदेशक द्वारा जारी किया गया वायुयान पर रेडियो टेलीफोन उपकरण के प्रचालन के लिए वर्तमान उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति होना चाहिए।

(छ) कौशल - उसके मल्टी इंजन प्रकार के वायुयान जिसके परीक्षक की संतुष्टि के लिए पाठ्यक्रम में निर्धारित प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों को दिन और रात में करने की अपनी योग्यता का प्रदर्शन करना अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर होगा।

तथापि, महानिदेशक वायुयान के प्रकार के लिए कौशल परीक्षण के प्रचालन के लिए अनुमोदित वायुयान/अनुमोदित शून्य उड़ान समय प्रशिक्षण सिम्युलेटर स्तर 'डी' या समकक्ष या उच्चतर स्तर पर कौशल परीक्षण या उसके किसी भाग को संचालित करने की अनुमति दे सकते हैं।

टिप्पणी. - वर्तमान वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) का धारक महानिदेशक द्वारा जारी किए गए अनुज्ञप्तिधारी को एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) जारी करने के लिए सामान्य उड़ान परीक्षण से गुजरने की आवश्यकता नहीं होगी, परंतु कि अनुज्ञप्ति, वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) की वायुयान रेटिंग में शामिल बहु-इंजन हवाई जहाज या हवाई जहाजों के प्रकार पर जारी किया गया हो और पायलट के पास पिछले छह महीनों के भीतर कम से कम एक ऐसे बहु-इंजन प्रकार पर पायलट-इन-कमांड के रूप में दस घंटे या सह-पायलट के रूप में बीस घंटे उड़ान का अनुभव हो।

2. वैधता. - अनुज्ञप्ति नियम 79 में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वैध होगा।

3. नवीकरण. - आवेदक के संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जा सकेगा-

(क) पैरा 1 (ग) के अनुसार चिकित्सा परीक्षण कराया हो।

(ख) नवीकरण के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर या उसके बदले में पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम दस घंटे का उड़ान समय संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो (सह-पायलट के रूप में उड़ान समय का पचास प्रतिशत पायलट-इन-कमांड के रूप में उड़ान समय की अपेक्षाओं के लिए गिना जा सकता है); उसी अवधि के भीतर पैराग्राफ 1 के अनुभाग (जी) में निर्धारित अनुसार दिन और रात में उड़ान परीक्षण संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो।

(ग) महानिदेशक द्वारा जारी किया गया, वायुयान में रेडियो टेलीफोन उपकरण के प्रचालन के लिए वर्तमान उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति रखना हो।

(घ) बहु-इंजन वाले वायुयान पर वर्तमान इंस्ट्रूमेंट रेटिंग होना।

4. रेटिंग. - (क) वायुयान रेटिंग - अनुज्ञप्ति में यह दर्शाया जाएगा कि धारक किस वर्ग और किस प्रकार के वायुयान उड़ाने का हकदार है। सभी प्रकार के विमानों के लिए खुली रेटिंग दी जा सकती है, जिनका कुल वजन पांच हजार सात सौ किलोग्राम से अधिक नहीं है। यदि उसने चौदह हजार किलोग्राम या उससे अधिक वजन वाले किसी वायुयान पर पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम एक हजार घंटे की उड़ान पूरी की है।

(ख) प्रशिक्षक की रेटिंग - प्रशिक्षक की रेटिंग धारक को उड़ान निर्देश देने का अधिकार देती है। इन रेटिंगों के जारी करने के लिए विशेषाधिकार और शर्तें एस और टी में निर्धारित की गई हैं;

(ग) इंस्ट्रूमेंट रेटिंग - इंस्ट्रूमेंट रेटिंग एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पायलट अनुज्ञप्ति का हिस्सा होगी और इसलिए कोई अलग इंस्ट्रूमेंट रेटिंग जारी नहीं की जाएगी, हालांकि, इंस्ट्रूमेंट रेटिंग को अनुसूची I की धारा थ में विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं के अनुसार नवीनीकृत किया जाएगा।

5. वायुयान रेटिंग का विस्तार. - एक अतिरिक्त प्रकार के हवाई जहाज को शामिल करने के लिए वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए, आवेदक को पैराग्राफ 1 के अनुभाग (घ) में उल्लिखित वायुयान और इंजन में एक लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी और उचित पर्यवेक्षण के तहत, पाठ्यक्रम के अनुसार इस प्रकार के वायुयान या अनुमोदित उड़ान सिम्युलेटर पर उड़ान भरने में एक अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन में प्रशिक्षण प्राप्त करना होगा, उसके बाद कौशल परीक्षण होगा, जैसा महानिदेशक द्वारा निर्धारित किया गया है।

6. विशेषाधिकार .- अनुज्ञप्ति में पृष्ठांकनों और रेटिंग की वैधता और इन नियमों के नियम 78, 79 और 82 के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुपालन के अधीन, एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति धारक के विशेषाधिकार (हवाई जहाज) होगा-

(क) वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) के विशेषाधिकारों का प्रयोग करना और एक निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) ;

(ख) एक से अधिक पायलटों के साथ प्रचालन के लिए प्रमाणित किसी हवाई जहाज के वाणिज्यिक हवाई परिवहन में पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करना, जो उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज है, परंतु कि वह निम्नलिखित शर्तों का पूर्व अनुपालन करता हो:- :

(i) उसने महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट कमांड अपग्रेड प्रशिक्षण प्राप्त कर लिया हो ;और

(ii) किसी भी आईएफआर उड़ान को संचालित करने से पहले उसके पास वर्तमान इंस्ट्रूमेंट रेटिंग होनी चाहिए :

परंतु कि पैंसठ वर्ष की आयु प्राप्त करने पर, ऐसे विशेषाधिकार धारा सी के अनुसार निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) के विशेषाधिकारों तक सीमित हो जाएंगे।

अनुभाग त

एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर)

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएं . - एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा -

(क) आवेदन की तिथि को उसकी आयु इक्कीस वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए।

(ख) किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड/विश्वविद्यालय से कक्षा दस जमा दो या इसके समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण की हो ;

(ग) चिकित्सा योग्यता- वह निर्धारित प्रपत्र पर चिकित्सा परीक्षण के पश्चात अनुमोदित चिकित्सा बोर्ड से शारीरिक योग्यता का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा, जिसके दौरान वह महानिदेशक द्वारा नियम 78 के तहत यथा अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सा योग्यता स्थापित कर लेगा। ;

(घ) ज्ञान - उसे महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार वायुयान विनियमन, वायुयान दिक्चालन, एवियोनिक्स (रेडियो एड्स और उपकरण), वायुयानन मौसम विज्ञान और वायुयान और इंजन, और श्रवण और दृश्य संकेतों की व्याख्या के लिए सिग्नल (व्यावहारिक) परीक्षा में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी :

परंतु कि वैध वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज/हेलीकॉप्टर) के धारक को वायुयान विनियमन में परीक्षा उत्तीर्ण करने की आवश्यकता नहीं होगी। हालांकि, वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) के धारकों को हेलीकॉप्टरों पर वायुयान और इंजन में परीक्षा उत्तीर्ण करने की आवश्यकता होगी।

(ङ) अनुभव - हेलीकॉप्टर के पायलट के रूप में कम से कम एक हजार घंटे की उड़ान का अनुभव संतोषजनक ढंग से पूरा करने का साक्ष्य प्रस्तुत करना होगा और उसके कुल उड़ान अनुभव में कम से कम निम्नलिखित शामिल होंगे-

(i) पायलट-इन-कमांड के रूप में दो सौ पचास घंटे का उड़ान समय या पायलट-इन-कमांड के रूप में 70 घंटे से अन्यून का उड़ान समय और एक पायलट के पर्यवेक्षण में पायलट-इन-कमांड के रूप में आवश्यक अतिरिक्त उड़ान समय, जो चेक पायलट की उड़ान अनुभव अपेक्षाओं को पूरा करता हो ;

(ii) दो सौ घंटे का क्रॉस कंट्री उड़ान समय, जिसमें से कम से कम एक सौ पचास घंटे पायलट-इन-कमांड के रूप में या पायलट -इन-कमांड के रूप में ऐसे पायलट के पर्यवेक्षण में होगा जो चेक पायलट की उड़ान अनुभव अपेक्षाओं को पूरा करता हो;

(iii) रात्रि में पचास घंटे की उड़ान;

(iv) वास्तविक या नकली स्थितियों के तहत चालीस घंटे का उपकरण समय, जिसमें से दस घंटे से अधिक उपकरण ग्राउंड समय नहीं हो सकता।

(v) अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पूरी की गई पंद्रह घंटे की उड़ान।

(च) अन्य अपेक्षाएं -

(i) वह वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) का धारक होगा। हालाँकि, यह भारतीय सशस्त्र बलों के किसी योग्य पायलट को एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) जारी करने के लिए लागू नहीं हो सकता है जो अन्यथा अपेक्षाओं को पूरा करता हो।

(ii) उसके पास वर्तमान इंस्ट्रूमेंट रेटिंग हो।

(iii) महानिदेशक द्वारा जारी किया गया वायुयान पर रेडियो टेलीफोन उपकरण के प्रचालन के लिए वर्तमान उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति होना चाहिए।

(छ) कौशल - उसे, आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर, अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन से संबंधित बहु-इंजन हेलीकॉप्टर के प्रकार पर परीक्षक की संतुष्टि के लिए पाठ्यक्रम में निर्धारित प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों को दिन और रात में करने की अपनी योग्यता का प्रदर्शन करना होगा:

परंतु कि महानिदेशक, हेलीकॉप्टर के प्रकार के लिए कौशल परीक्षण के प्रचालन के लिए अनुमोदित वायुयान / स्तर डी या समकक्ष या उच्चतर स्तर के फ्लाइट सिम्युलेटर पर कौशल परीक्षण या उसके किसी भाग को संचालित करने की अनुमति दे सकते हैं।

टिप्पणी : महानिदेशक द्वारा जारी वैध वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) के धारक को एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) प्रदान करने के लिए सामान्य उड़ान परीक्षण से गुजरना आवश्यक नहीं होगा, परंतु कि अनुज्ञप्ति, वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) की वायुयान रेटिंग में शामिल, बहु-इंजन हेलीकॉप्टर या हेलीकॉप्टरों के प्रकार या प्रकारों पर जारी किया गया हो और पायलट के पास ऐसे एक बहु-इंजन प्रकार पर पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पांच घंटे या सह-पायलट के रूप में दस घंटे का हाल ही में उड़ान का अनुभव हो।

2. वैधता.- अनुज्ञप्ति नियम 79 में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वैध होगा।

3. नवीकरण.- आवेदक का संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जा सकेगा-

(क) पैरा 1 (सी) के अनुसार चिकित्सा परीक्षण कराया हो।

(ख) नवीकरण के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर पायलट - इन-कमांड के रूप में कम से कम दस घंटे का उड़ान समय संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो (सह-पायलट के रूप

में उड़ान समय का पचास प्रतिशत पायलट-इन-कमांड के रूप में उड़ान समय की आवश्यकता के लिए गिना जा सकता है) , या इसके बदले में उसी अवधि के भीतर पैराग्राफ 1 के अनुभाग (जी) में निर्धारित अनुसार दिन और रात में कौशल परीक्षणों को संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो।

(ग) महानिदेशक द्वारा जारी किया गया वायुयान पर रेडियो टेलीफोन उपकरण के प्रचालन के लिए वर्तमान उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति होना।

(घ) अनुज्ञप्ति में दर्ज बहु-इंजन हेलीकॉप्टर पर या महानिदेशक द्वारा स्वीकृत उड़ान सिम्युलेटर पर इच्छित उड़ान की तारीख से पिछले बारह महीनों के भीतर इंस्ट्रूमेंट रेटिंग फ्लाइट टेस्ट को संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो।

4. रेटिंग. - (क) वायुयान रेटिंग - अनुज्ञप्ति में हेलीकॉप्टरों की वह श्रेणी और प्रकार दर्शाया जाएगा जिसे धारक उड़ाने का हकदार है। सभी प्रकार के हेलीकॉप्टरों के लिए खुली रेटिंग दी जा सकती है, जिनका कुल वजन एक हजार पांच सौ किलोग्राम से अधिक नहीं है। यदि उसने हेलीकॉप्टरों पर पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पांच सौ घंटे सहित कम से कम एक हजार घंटे की उड़ान पूरी की है:

परंतु कि ओपन रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग केवल उड़ान प्रशिक्षक या अनुमोदित परीक्षक के साथ ग्राउंड और उड़ान का परिचय प्राप्त करने के बाद ही किया जाएगा, और इस आशय का प्रमाण पत्र प्रशिक्षक/परीक्षक द्वारा पायलट की लॉग बुक में दर्ज किया जाएगा, इससे पहले कि उसे उस प्रकार के हेलीकॉप्टर पर ओपन रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग करने के लिए मुक्त किया जाए।

(ख) प्रशिक्षक की रेटिंग - प्रशिक्षक की रेटिंग धारक को उड़ान निर्देश देने का अधिकार देती है। इन रेटिंग्स को जारी करने के लिए विशेषाधिकार और शर्तें धारा एस और टी में निर्धारित की गई हैं।

(ग) इंस्ट्रूमेंट रेटिंग- इंस्ट्रूमेंट रेटिंग धारक को इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट रूल्स के तहत उड़ान भरने का अधिकार देती है। रेटिंग जारी करने की शर्तें धारा आर में निर्धारित की गई हैं।

5. वायुयान रेटिंग का विस्तार .- एक अतिरिक्त प्रकार के हेलीकॉप्टर को शामिल करने के लिए वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए, आवेदक को पैराग्राफ 1 के अनुभाग (डी) में उल्लिखित वायुयान और इंजन में लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी और उचित पर्यवेक्षण के तहत प्रशिक्षण प्राप्त करना होगा। किसी अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन में इस प्रकार के वायुयान उड़ाने का प्रशिक्षण या अनुमोदित उड़ान सिम्युलेटर पर पाठ्यक्रम के अनुसार , उसके बाद कौशल परीक्षण, जैसा महानिदेशक द्वारा निर्धारित किया गया है।

6. विशेषाधिकार.— अनुज्ञप्ति में पृष्ठांकनों और रेटिंग की वैधता और भारतीय वायुयान नियम, 2025 के नियम 78, 79 और 82 के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुपालन के अधीन, एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) धारक के विशेषाधिकार होंगे: -

(क) निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) और वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) के विशेषाधिकारों का प्रयोग करना ;

(ख) एक से अधिक पायलटों के साथ प्रचालन के लिए प्रमाणित तथा उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज हेलीकॉप्टर के वाणिज्यिक हवाई परिवहन में पायलट-इन-कमांड के रूप में कार्य करना , परंतु कि वह निम्नलिखित शर्तों का पूर्व अनुपालन करे:-

(i) उन्होंने महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट कमांड अपग्रेड प्रशिक्षण प्राप्त कर लिया हो ; तथा

(ii) किसी भी आईएफआर उड़ान को संचालित करने से पहले उसके पास वर्तमान इंस्ट्रूमेंट रेटिंग होनी चाहिए :

यह भी प्रावधान है कि पैंसठ वर्ष की आयु प्राप्त करने पर ऐसे विशेषाधिकार निजी पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) तक ही सीमित रहेंगे।

अनुभाग थ

उपकरण रेटिंग (हवाई जहाज)

1. रेटिंग जारी करने के लिए अपेक्षाएं .— इंस्ट्रूमेंट रेटिंग के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा: -

(क) ज्ञान - वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार वायुयान विनियमन, वायुयान दिक्चालन, वायुयानन मौसम विज्ञान और उपकरण रेटिंग में लिखित और मौखिक परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी। उसे महानिदेशक, द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार श्रवण और दृश्य संकेतों की व्याख्या पर एक व्यावहारिक परीक्षा भी उत्तीर्ण करनी होगी ।

(ख) अनुभव - हवाई जहाज के पायलट के रूप में संतोषजनक ढंग से कार्य पूरा करने का साक्ष्य प्रस्तुत करना होगा-

(i) पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम सौ घंटे का उड़ान समय, जिसमें कम से कम पचास घंटे का क्रॉस-कंट्री उड़ान समय शामिल है;

(ii) चालीस घंटे से कम नहीं उपकरण समय जिसमें से बीस घंटे से अधिक उपकरण ग्राउंड समय नहीं होगा। उपकरण रेटिंग के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर कम से कम पांच घंटे का उपकरण समय पूरा किया जाना चाहिए :

परंतु कि ऐसे पायलट के मामले में, जो वर्तमान इंस्ट्रूमेंट रेटिंग (हेलीकॉप्टर) रखता है, उसके पास किसी हवाई जहाज के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम एक सौ घंटे का उड़ान समय होगा, जिसमें कम से कम पच्चीस घंटे का क्रॉस-कंट्री उड़ान समय और कम से कम बीस घंटे का इंस्ट्रूमेंट समय शामिल होगा, जिसमें से अधिकतम दस घंटे किसी अनुमोदित सिम्युलेटर पर हो।

(ग) अन्य अपेक्षाएं - वह:

(i) वर्तमान पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज) का धारक;

(iii) महानिदेशक द्वारा जारी वायुयान पर रेडियो टेलीफोन उपकरण के प्रचालन के लिए वर्तमान उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति का धारक।

(घ) उड़ान प्रशिक्षण - महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार उसने उड़ान प्रशिक्षण पूरा कर लिया होगा।

(ङ) कौशल- उसे परीक्षक की संतुष्टि के लिए उस वायुयान को उड़ाने की अपनी योग्यता का प्रदर्शन करना होगा जिसके लिए इंस्ट्रूमेंट रेटिंग वांछित है, केवल इंस्ट्रूमेंट की सहायता से रेटिंग के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट टेस्ट से गुजरना होगा। उड़ान परीक्षण महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार किया जाएगा। हालांकि, महानिदेशक ऐसे परीक्षणों या उनके हिस्से को फ्लाइट सिम्युलेटर लेवल डी या समकक्ष या उच्चतर स्तर पर किए जाने की अनुमति दे सकते हैं जो लागू प्रकार के वायुयान के लिए इंस्ट्रूमेंट रेटिंग परीक्षणों के प्रचालन के लिए अनुमोदित हैं।

2. वैधता.- (क) रेटिंग उपकरण रेटिंग उड़ान परीक्षण की तारीख से बारह महीने की अवधि के लिए वैध होगी।

(ख) इसे समाप्ति की तारीख से एक बार में बारह महीने की अतिरिक्त अवधि के लिए नवीकृत किया जाएगा, परंतु कि उपकरण रेटिंग उड़ान परीक्षण समाप्ति की तारीख से दो महीने के भीतर किया गया हो और नवीकरण के लिए अन्य सभी आवश्यकताएं पूरी की गई हों।

(ग) अन्य मामलों में, रेटिंग के नवीकरण की वैधता परीक्षण की तारीख से शुरू होगी।

3. नवीकरण. — आवेदक के संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर उपकरण रेटिंग का नवीनीकरण किया हो :

(क) पैरा 1 (ई) में निर्धारित अनुसार इंस्ट्रूमेंट रेटिंग फ्लाइट टेस्ट को संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो ।

वायुयान में रेडियो टेलीफोन उपकरण के प्रचालन के लिए महानिदेशक द्वारा जारी वैध उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति हो ।

4. इंस्ट्रूमेंट रेटिंग का विस्तार। - एक अतिरिक्त प्रकार के हवाई जहाज को शामिल करने के लिए इंस्ट्रूमेंट रेटिंग के विस्तार के लिए, आवेदक को उस प्रकार के हवाई जहाज के संबंध में पैरा 1 (ई) के अनुसार उड़ान परीक्षण को संतोषजनक ढंग से पूरा करने का सबूत पेश करना होगा जिसके लिए इंस्ट्रूमेंट रेटिंग का विस्तार वांछित है। इंस्ट्रूमेंट रेटिंग के विस्तार के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर उड़ान परीक्षण पूरा हो जाना चाहिए।

5. विशेषाधिकार. - इंस्ट्रूमेंट रेटिंग की वैधता के अधीन, इसके धारक के विशेषाधिकार इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट नियमों के तहत उन प्रकार के हवाई जहाजों को उड़ाने के होंगे जिन पर उसने पैरा 1 (ई) के अनुसार अपनी योग्यता प्रदर्शित की है :

परंतु कि कोई पायलट, जिसने पांच हजार सात सौ किलोग्राम से अधिक कुल भार वाले एकल इंजन वाले हवाई जहाज पर इंस्ट्रूमेंट रेटिंग उड़ान परीक्षण करके अपनी योग्यता प्रदर्शित की है, वह पूर्वोक्त भार श्रेणी के अंतर्गत सभी एकल इंजन वाले हवाई जहाजों पर अपने इंस्ट्रूमेंट रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग करेगा :

परंतु कि यह भी कोई पायलट, जिसने पांच हजार सात सौ किलोग्राम से अधिक कुल भार वाले बहु-इंजन वाले हवाई जहाज पर इंस्ट्रूमेंट रेटिंग उड़ान परीक्षण करके अपनी योग्यता प्रदर्शित की है, वह पूर्वोक्त भार श्रेणी के अंतर्गत आने वाले सभी बहु-इंजन वाले हवाई जहाजों पर अपने इंस्ट्रूमेंट रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग करेगा।

यहां पहले कही गई किसी बात के होते हुए भी, किसी परिवहन वायुयान पर उपकरण रेटिंग का धारक, अपने विशेषाधिकारों का प्रयोग केवल उस प्रकार के वायुयान पर करेगा जिस पर उपकरण रेटिंग उड़ान परीक्षण संतोषप्रद रूप से किया गया हो :

आगे यह भी प्रावधान है कि पांच हजार सात सौ किलोग्राम से अधिक कुल भार वाले वायुयानयानों पर उपकरण रेटिंग धारक अपने उपकरण रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग केवल उस प्रकार के वायुयान पर करेगा जिस पर उपकरण रेटिंग उड़ान परीक्षण संतोषप्रद रूप से किया गया हो :

परन्तु यह भी कि इसमें पूर्व में कही गई किसी बात के होते हुए भी, किसी बहु-इंजन वाले वायुयान पर उपकरण रेटिंग का धारक, अपनी अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में प्रविष्ट किसी एकल इंजन वाले वायुयान पर उपकरण रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग कर सकता है।

अनुभाग द

उपकरण रेटिंग (हेलीकॉप्टर)

1. रेटिंग जारी करने के लिए अपेक्षाएं .- इंस्ट्रूमेंट रेटिंग (हेलीकॉप्टर) के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा:-

(क) ज्ञान - वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) जारी करने के लिए निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार वायुयान विनियमन, वायुयान दिक्चालन और वायुयानन मौसम विज्ञान में लिखित और मौखिक परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी। उसे निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार इस रेटिंग के जारी करने के लिए श्रवण और दृश्य संकेतों की व्याख्या के लिए सिग्नल (प्रेक्टिकल) परीक्षा भी उत्तीर्ण करनी होगी।

(ख) अनुभव - हेलीकॉप्टर के पायलट के रूप में कम से कम एक सौ पचास घंटे की उड़ान का अनुभव संतोषजनक ढंग से पूरा करने का साक्ष्य प्रस्तुत करना होगा, जिसमें कम से कम निम्नलिखित शामिल होंगे-

(i) पायलट-इन-कमांड के रूप में सौ घंटे की उड़ान का समय या पायलट-इन-कमांड के रूप में पचास घंटे की उड़ान का समय और सह-पायलट के रूप में सौ घंटे की उड़ान का समय, जो एक पायलट के पर्यवेक्षण में पायलट-इन-कमांड के कर्तव्यों और कार्यों का निष्पादन करता हो, जो चेक पायलट की उड़ान अनुभव अपेक्षाओं को पूरा करता हो।

(ii) हेलीकॉप्टर के पायलट-इन-कमांड के रूप में पचास घंटे का क्रॉस-काउंटी उड़ान समय या पायलट-इन-कमांड के रूप में पंद्रह घंटे और सह-पायलट के रूप में सत्तर घंटे, एक पायलट के पर्यवेक्षण में पायलट-इन-कमांड के कर्तव्यों और कार्यों का निष्पादन करना, जो एक चेक पायलट की उड़ान अनुभव अपेक्षाओं को पूरा करता हो।

(iii) हेलिकॉप्टरों में चालीस घंटे का इंस्ट्रूमेंट टाइम जिसमें से बीस घंटे से अधिक इंस्ट्रूमेंट ग्राउंड टाइम नहीं होगा। आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर हेलिकॉप्टरों पर कम से कम पांच घंटे का इंस्ट्रूमेंट टाइम पूरा किया जाना चाहिए :

परंतु कि पायलट के मामले में, जो वर्तमान इंस्ट्रूमेंट रेटिंग (हवाई जहाज) रखता है, उसके पास हेलिकॉप्टर के पायलट-इन-कमांड के रूप में पचास घंटे से अन्यून उड़ान समय होगा, जिसमें कम से कम बीस घंटे का क्रॉस कंट्री उड़ान समय और कम से कम बीस घंटे का इंस्ट्रूमेंट उड़ान समय शामिल होगा, जिसमें से अधिकतम दस घंटे इंस्ट्रूमेंट ग्राउंड समय हो सकता है।

(ग) अन्य अपेक्षाएं - वह :

(i) वर्तमान पायलट अनुज्ञप्ति (हेलीकॉप्टर) का धारक।

(ii) महानिदेशक द्वारा जारी वायुयान पर रेडियो टेलीफोन उपकरण के प्रचालन के लिए वर्तमान उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति का धारक।

(घ) महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार उसने उड़ान प्रशिक्षण पूरा कर लिया हो।

(ङ) कौशल- उसने ऐसे हेलिकॉप्टर को उड़ाने की अपनी योग्यता का प्रदर्शन किया होगा जिसके लिए इंस्ट्रूमेंट रेटिंग वांछित है, केवल इंस्ट्रूमेंट की सहायता से, रेटिंग के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर परीक्षक की संतुष्टि के लिए इंस्ट्रूमेंट फ्लाईंग टेस्ट से गुजरकर। उड़ान परीक्षण महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार किया जाएगा। हालांकि, महानिदेशक ऐसे परीक्षणों या उनके भाग को फ्लाइट सिम्युलेटर लेवल डी या समकक्ष या उच्चतर स्तर पर किए जाने की अनुमति दे सकते हैं, जो लागू प्रकार के वायुयान के लिए इंस्ट्रूमेंट रेटिंग परीक्षणों के प्रचालन के लिए अनुमोदित है।

2. वैधता. - (क) उपकरण रेटिंग उड़ान परीक्षण की तारीख से बारह महीने की अवधि के लिए उपकरण रेटिंग वैध होगी।

(ख) इसे समाप्ति की तिथि से एक बार में बारह महीने की अतिरिक्त अवधि के लिए नवीकृत किया जाएगा, परंतु कि इंस्ट्रूमेंट रेटिंग नवीकरण जांच समाप्ति की तिथि से दो महीने के भीतर कर ली गई हो और नवीकरण के लिए अन्य सभी आवश्यकताएं पूरी कर ली गई हों।

(ग) अन्य मामलों में, रेटिंग के नवीकरण की वैधता परीक्षण की तारीख से शुरू होगी।

3. नवीकरण. - आवेदक के संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर उपकरण रेटिंग का नवीकरण किया जा सकता है :

(क) हेलीकॉप्टर पर परीक्षक या प्रशिक्षक के साथ या महानिदेशक द्वारा अनुमत अनुमोदित फ्लाइट सिम्युलेटर पर उपकरण रेटिंग नवीनीकरण जांच को संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो।

(ख) वायुयान में रेडियो टेलीफोन उपकरण के प्रचालन के लिए महानिदेशक द्वारा जारी किया गया वर्तमान उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति हो।

4. इंस्ट्रूमेंट रेटिंग का विस्तार। - अतिरिक्त प्रकार के हेलीकॉप्टर को शामिल करने के लिए इंस्ट्रूमेंट रेटिंग के विस्तार के लिए, आवेदक को उस हेलीकॉप्टर के प्रकार के संबंध में पैरा 1 (ई) के अनुसार उड़ान परीक्षण संतोषजनक ढंग से पूरा करने का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा जिसके लिए इंस्ट्रूमेंट रेटिंग का विस्तार वांछित है। इंस्ट्रूमेंट रेटिंग के विस्तार के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर उड़ान परीक्षण पूरा किया जाना चाहिए।

5. विशेषाधिकार. - इंस्ट्रूमेंट रेटिंग की वैधता के अधीन, धारक के विशेषाधिकार इंस्ट्रूमेंट फ्लाइट नियमों के तहत उन प्रकार के हेलीकॉप्टरों को उड़ाने के होंगे जिन पर उसने पैरा 1 (ई) के अनुसार अपनी योग्यता प्रदर्शित की है।

अनुभाग ध

सहायक उड़ान प्रशिक्षक रेटिंग (वायुयान/हेलीकॉप्टर)

1. रेटिंग जारी करने के लिए अपेक्षाएं .- सहायक उड़ान प्रशिक्षक की रेटिंग के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा:—

(क) आयु - आवेदन की तिथि को उसकी आयु अठारह वर्ष से कम नहीं हो।

(ख) ज्ञान - उसने निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार निम्नलिखित विषयों में मौखिक या लिखित परीक्षा उत्तीर्ण कर ली : -

- (i) अनुप्रयुक्त अनुदेशन की तकनीकें;
- (ii) उन विषयों में छात्र के प्रदर्शन का मूल्यांकन जिनमें आधारभूत शिक्षण दिया जाता है;
- (iii) सीखने की प्रक्रिया;
- (iv) प्रभावी शिक्षण के तत्व;
- (v) छात्र मूल्यांकन और परीक्षण, प्रशिक्षण दर्शन;

(vi) प्रशिक्षण कार्यक्रम विकास;

(vii) पाठ योजना;

(viii) कक्षा शिक्षण तकनीकें;

(ix) उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरणों सहित प्रशिक्षण सहायक उपकरणों का उपयोग, जैसा उपयुक्त हो;

(x) छात्रों की त्रुटियों का विश्लेषण और सुधार;

(xi) खतरे और त्रुटि प्रबंधन के सिद्धांतों सहित उड़ान निर्देश के लिए प्रासंगिक मानव प्रदर्शन ;

(xii) वायुयान में प्रणाली विफलता और खराबी का अनुकरण करने में शामिल खतरे।

(ग) अनुभव - रेटिंग के लिए आवेदन की तारीख को हवाई जहाज के पायलट के रूप में संतोषजनक ढंग से कार्य पूरा करने का साक्ष्य प्रस्तुत करना होगा -

(i) किसी वायुयान के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम सौ घंटे का उड़ान समय, जिसमें से कम से कम बीस घंटे आवेदन की तारीख से ठीक पहले अठारह महीनों की अवधि के भीतर पूरे किए गए हों ; और हेलीकॉप्टरों के मामले में, किसी हेलीकॉप्टर के पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पचास घंटे का उड़ान समय, जिसमें से कम से कम बीस घंटे आवेदन की तारीख से ठीक पहले अठारह महीनों की अवधि के भीतर पूरे किए गए हों ; तथा

(ii) महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार अनुमोदित उड़ान प्रशिक्षक/परीक्षक के अधीन प्रशिक्षक के रूप में कम से कम बीस घंटे का उड़ान प्रशिक्षण ।

(घ) अन्य अपेक्षाएं - उसके पास उपयुक्त वर्तमान व्यावसायिक पायलट अनुज्ञप्ति होना चाहिए।

(ङ) कौशल - उसे आवेदन की तिथि से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर महानिदेशक द्वारा निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों को निष्पादित करके एक सहायक उड़ान प्रशिक्षक के रूप में अपनी योग्यता का परीक्षक की संतुष्टि के लिए प्रदर्शन करना होगा। योग्यता का ऐसा प्रदर्शन उड़ान निर्देश पाठ्यक्रम शुरू होने की तिथि से महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर होना चाहिए।

2. वैधता.- (क) रेटिंग जारी होने की तारीख से बारह महीने की अवधि के लिए रेटिंग वैध होगी।

(ख) नवीकरण के मामले में, रेटिंग की वैधता की अवधि बारह महीने की होगी जो पिछली वैधता की समाप्ति की तारीख के बाद की तारीख से शुरू होगी, इस शर्त के अधीन कि नवीकरण के लिए आवेदन समाप्ति की तारीख से एक महीने पहले प्रस्तुत किया गया है और आवेदन की तारीख को नवीकरण के लिए अन्य सभी आवश्यकताएं पूरी हो गई हैं।

(ग) अनुभाग (ख) में विनिर्दिष्ट मामलों के अलावा अन्य मामलों में, रेटिंग के नवीकरण की वैधता, रेटिंग के नवीकरण की तारीख से शुरू होगी।

3. नवीकरण.— सहायक उड़ान प्रशिक्षक की रेटिंग आवेदक के संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर नवीनीकृत की जा सकती है—

(क) नवीकरण के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले बारह महीने की अवधि के भीतर सहायक उड़ान प्रशिक्षक के रूप में कम से कम बीस घंटे की उड़ान का समय संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो ; या

(ख) नवीकरण के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर महानिदेशक द्वारा अनुमोदित उड़ान प्रशिक्षक पुनश्चर्या पाठ्यक्रम तथा पैरा 1 (ई) में निर्धारित उड़ान परीक्षण संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो।

4. विशेषाधिकार.— उसके पायलट अनुज्ञप्ति में उन अनुमोदनों और रेटिंग की वैधता के अधीन रहते हुए, जिनका यह सहायक उड़ान प्रशिक्षक रेटिंग एक भाग है, सहायक उड़ान प्रशिक्षक रेटिंग धारक का विशेषाधिकार केवल दिन में उड़ान के दौरान और उड़ान प्रशिक्षक के प्राधिकार और पर्यवेक्षण के अधीन, सभी प्रकार के वायुयानयानों/हेलीकॉप्टरों पर अनुदेश देने का होगा, जिनका कुल भार एक हजार पांच सौ किलोग्राम से अधिक नहीं है, और जो उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज हैं।

अनुभाग न

उड़ान प्रशिक्षक रेटिंग (वायुयान/हेलीकॉप्टर)

1. रेटिंग जारी करने के लिए अपेक्षाएं .— उड़ान प्रशिक्षक की रेटिंग के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा—

(क) आयु - आवेदन की तिथि को उसकी आयु बीस वर्ष से कम नहीं होगी ।

(ख) ज्ञान - निर्धारित पाठ्यक्रम के अनुसार निम्नलिखित विषयों में मौखिक या लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी : -

(i) अनुप्रयुक्त अनुदेशन की तकनीकें;

(ii) उन विषयों में छात्र के प्रदर्शन का मूल्यांकन जिनमें आधारभूत शिक्षण दिया जाता है;

(iii) सीखने की प्रक्रिया;

(iv) प्रभावी शिक्षण के तत्व;

(v) छात्र मूल्यांकन और परीक्षण, प्रशिक्षण दर्शन;

(vi) प्रशिक्षण कार्यक्रम विकास;

(vii) पाठ योजना;

(viii) कक्षा शिक्षण तकनीकें;

(ix) उड़ान सिमुलेशन प्रशिक्षण उपकरणों सहित प्रशिक्षण सहायक उपकरणों का उपयोग, जैसा उपयुक्त हो;

(x) छात्रों की त्रुटियों का विश्लेषण और सुधार;

(xi) खतरे और त्रुटि प्रबंधन के सिद्धांतों सहित उड़ान निर्देश के लिए प्रासंगिक मानव प्रदर्शन ;

(xii) वायुयान में प्रणाली विफलता और खराबी का अनुकरण करने में शामिल खतरे।

(ग) अनुभव - रेटिंग के लिए आवेदन की तारीख को, यथास्थिति, किसी हवाई जहाज या हेलीकॉप्टर के पायलट के रूप में संतोषजनक रूप से कार्य पूरा करने का साक्ष्य प्रस्तुत करना होगा -

(i) (क) रात्रि में पायलट-इन-कमांड के रूप में बीस घंटे की उड़ान, जिसके दौरान कम से कम बीस टेक-ऑफ और बीस लैंडिंग की गई हो; तथा

(ख) रक्षा बलों की सेवा में सहायक उड़ान प्रशिक्षक या अर्हता प्राप्त उड़ान प्रशिक्षक की हैसियत में, यथास्थिति, वायुयानयानों पर दो सौ घंटे या हेलिकॉप्टरों पर एक सौ घंटे की उड़ान का अनुभव ;
या

(ii) किसी हवाई जहाज के पायलट-इन-कमांड के रूप में पांच सौ घंटे की उड़ान का समय या किसी हेलिकॉप्टर के पायलट-इन-कमांड के रूप में दो सौ पचास घंटे की उड़ान का समय, जैसा भी मामला हो :

परंतु कि रक्षा बलों का कोई पायलट जिसने अर्हताप्राप्त उड़ान प्रशिक्षक पाठ्यक्रम सफलतापूर्वक पूरा कर लिया हो तथा जो इस अनुभाग और अनुभाग (घ) में निर्धारित अपेक्षाओं को भी पूरा करता हो, उसे उड़ान प्रशिक्षक रेटिंग जारी करने के लिए विचार किया जा सकता है।

(घ) अन्य अपेक्षाएं - उसे-

(i) वर्तमान वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज/हेलीकॉप्टर) एयरलाइन परिवहन पायलट अनुज्ञप्ति (हवाई जहाज/हेलीकॉप्टर) का धारक;

(ii) वर्तमान इंस्ट्रूमेंट रेटिंग का धारक।

टिप्पणी : वर्तमान इंस्ट्रूमेंट रेटिंग के अभाव में, आवेदक को इंस्ट्रूमेंट फ्लाईंग में प्रशिक्षण देने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ङ) कौशल - उसे आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर एक अनुमोदित परीक्षक की संतुष्टि के लिए दिन और रात में पाठ्यक्रम में निर्धारित प्रक्रियाओं और युद्धाभ्यासों को निष्पादित करके एक उड़ान प्रशिक्षक के रूप में अपनी योग्यता का प्रदर्शन करना होगा। योग्यता का ऐसा प्रदर्शन उड़ान निर्देश पाठ्यक्रम के प्रारंभ होने की तारीख से महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट अवधि के भीतर होगा।

(च) उड़ान अनुदेश - अनुभाग (ग) में निर्धारित अनुभव की आवश्यकता को पूरा करने के बाद , आवेदक को अनुभाग (ङ) में उल्लिखित कौशल परीक्षण से गुजरने से पहले महानिदेशक, द्वारा अनुमोदित उड़ान प्रशिक्षक पाठ्यक्रम से गुजरना होगा और इसका सबूत देना होगा -

(i) उड़ान अनुदेशात्मक तकनीकों में निर्देश प्राप्त किया हो, जिसमें प्रदर्शन, छात्र अभ्यास, सामान्य छात्र त्रुटियों की पहचान और सुधार शामिल हैं ; तथा

(ii) उन उड़ान कौशलों और प्रक्रियाओं में अनुदेशात्मक तकनीकों का अभ्यास किया हो जिनमें उड़ान निर्देश प्रदान करना अभिप्रेत है।

2. वैधता .— (क) रेटिंग जारी होने की तारीख से बारह महीने की अवधि के लिए रेटिंग वैध होगी।

(ख) नवीकरण के मामले में, रेटिंग की वैधता की अवधि बारह महीने की होगी जो पिछली वैधता की समाप्ति की तारीख के बाद की तारीख से शुरू होगी, इस शर्त के अधीन कि नवीकरण के लिए आवेदन समाप्ति की तारीख से एक महीने पहले प्रस्तुत किया गया है और आवेदन की तारीख को नवीकरण के लिए अन्य सभी अपेक्षाएं पूरी कर ली हों।

(ग) अनुभाग (ख) में विनिर्दिष्ट मामलों के अलावा अन्य मामलों में, रेटिंग के नवीकरण की वैधता, रेटिंग के नवीकरण की तारीख से शुरू होगी।

3. नवीकरण. — आवेदक के संतोषजनक साक्ष्य प्राप्त होने पर उड़ान प्रशिक्षक की रेटिंग का नवीनीकरण किया जाए—

(क) नवीकरण के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले बारह महीने की अवधि के भीतर उड़ान प्रशिक्षक के रूप में कम से कम बीस घंटे की उड़ान का समय संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो ; या

(ख) महानिदेशक द्वारा अनुमोदित उड़ान प्रशिक्षक पुनश्चर्या पाठ्यक्रम तथा उड़ान परीक्षण को, जैसा कि पैरा 1 के अनुभाग (ई) में निर्धारित है, नवीकरण के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पहले छह महीने की अवधि के भीतर संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो ।

4. वायुयान रेटिंग.— रेटिंग में, यथास्थिति, वायुयान/हेलीकॉप्टर की श्रेणी और प्रकार का उल्लेख होगा, जिसके बारे में धारक निर्देश देने का हकदार है।

5. वायुयान रेटिंग का विस्तार.— वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए, जिसमें अतिरिक्त प्रकार के वायुयान/हेलीकॉप्टर, जैसा भी मामला हो, शामिल हों, जिनका कुल भार पांच हजार सात सौ किलोग्राम से अधिक हो, आवेदक को निम्नलिखित साक्ष्य प्रस्तुत करने होंगे—

(क) पायलट अनुज्ञप्ति पर उस प्रकार के लिए उपयुक्त वायुयान रेटिंग प्राप्त की हो ;

(ख) हवाई जहाज पर पायलट-इन-कमांड के रूप में कम से कम पांच सौ घंटे की उड़ान का समय या हेलीकॉप्टर पर पायलट-इन-कमांड के रूप में तीन सौ घंटे की उड़ान का समय संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो; तथा

(ग) इस रेटिंग में शामिल किए जाने हेतु वांछित प्रकार पर पैरा 1 (ई) में निर्धारित उड़ान परीक्षणों को संतोषजनक ढंग से पूरा कर लिया हो ।

टिप्पणी - अनुभाग (ख) और (ग) में उल्लिखित अपेक्षाओं में महानिदेशक, द्वारा विशेष परिस्थितियों में किसी अनुभवी उड़ान प्रशिक्षक के मामले में परिवर्तन किया जा सकता है, जिसने महानिदेशक द्वारा अनुमोदित पाठ्यक्रम सफलतापूर्वक पूरा कर लिया हो ।

6. विशेषाधिकार. - पायलट अनुज्ञप्ति में उन अनुमोदनों और रेटिंगों की वैधता के अधीन, जिनका यह फ्लाइट इंस्ट्रक्टर रेटिंग एक भाग है और साथ ही इस रेटिंग पर किसी अनुमोदन के अधीन, फ्लाइट इंस्ट्रक्टर रेटिंग धारक के विशेषाधिकार निम्न होंगे: -

(क) ऐसे वायुयान/हेलीकॉप्टरों पर उड़ान अनुदेश देना, जैसा भी मामला हो, जिनका कुल भार पांच हजार सात सौ किलोग्राम से अधिक न हो और जो उसके अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज हो, तथा ऐसे वायुयान/हेलीकॉप्टर पर भी उड़ान अनुदेश देना, जिसका कुल भार पांच हजार सात सौ किलोग्राम से अधिक हो और जो उसके प्रशिक्षक की रेटिंग में दर्ज हो।

(ख) छात्र पायलटों की उड़ानों का पर्यवेक्षण और प्राधिकरण करना तथा सहायक उड़ान प्रशिक्षकों द्वारा दिए जाने वाले उड़ान निर्देशों का पर्यवेक्षण करना।

परंतु कि यह विशेषाधिकार महानिदेशक, द्वारा उड़ान प्रशिक्षण संगठनों को इस संबंध में जारी किए जाने वाले किसी भी निर्देश के अधीन होगा।

अनुभाग - प

छात्र दिक्चालक अनुज्ञप्ति

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएँ- छात्र दिक्चालक अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक निम्नलिखित अपेक्षाओं को करेगा-

(क) आयु - आवेदन की तारीख को उसकी आयु बीस वर्ष से कम नहीं होगी;

(ख) शैक्षणिक अर्हता- उसने किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड/विश्वविद्यालय से भौतिकी और गणित के साथ 10+2 या उसके समतुल्य परीक्षा उत्तीर्ण की होगी।

(ग) चिकित्सीय दृष्ट्या योग्यता- वह अनुमोदित चिकित्सा बोर्ड से चिकित्सीय परीक्षा कराने के पश्चात विहित प्रपत्र में शारीरिक योग्यता का प्रमाणपत्र पेश करेगा। परीक्षा के दौरान उसे महानिदेशक द्वारा नियम 78 के अधीन यथा अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुसार अपनी चिकित्सीय दृष्ट्या योग्यता सिद्ध करनी होगी।

(घ) ज्ञान - उसे विमान विनियम, विमान दिक्चालन, उड़ान दिक्चालन उपकरण, रेडियो/रडार साहाय्य, खगोलीय दिक्चालन और विमानन मौसम विज्ञान में महानिदेशक द्वारा विहित पाठ्य विवरण के अनुसार मौखिक और व्यावहारिक परीक्षा के साथ लिखित परीक्षा तथा श्रव्य और दृश्य संकेतों के निर्वचन के लिए संकेत (व्यावहारिक) परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी।

2. विधिमान्यता- अनुज्ञप्ति नियम 79 में यथा निर्दिष्ट अवधि के लिए विधिमान्य होगी।

3. नवीकरण - आवेदक से इस बात के संतोषजनक साक्ष्य की प्राप्ति पर कि उसकी चिकित्सीय परीक्षा पैरा 1 के खंड (ग) के अनुसार की जा चुकी है, और विशेषाधिकारों के संतोषजनक प्रयोग के अधीन रहते हुए अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जा सकेगा।

4. **विशेषाधिकार** - जहां नियम 114 के अनुसार उड़ान दिक्चालक का वहन करने की अपेक्षा की जाती है वहां भारतीय वायुयान नियम, 2025 के नियम 78, 79 और 82 के सुसंगत उपबंधों के अनुपालन के अधीन रहते हुए छात्र दिक्चालक अनुज्ञप्ति के धारक के विशेषाधिकार, किसी उड़ान में दिक्चालक के रूप में कार्य करने होंगे, परन्तु यह तब जब कि वह सभी समय किसी अनुज्ञप्त उड़ान दिक्चालक के प्रत्यक्ष पर्यवेक्षण के अधीन और उड़ान दिक्चालक अनुज्ञप्ति के लिए अर्ह होने के लिए दिक्चालन में व्यावहारिक अनुभव प्राप्त करने के लिए ही ऐसा करेगा।

अनुभाग फ

उड़ान दिक्चालक अनुज्ञप्ति

1. **अनुज्ञप्ति जारी की जाने के लिए अपेक्षाएं**— उड़ान दिक्चालक अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करेगा—

(क) आयु - आवेदन की तारीख को उसकी आयु इक्कीस वर्ष से कम नहीं होगी।

(ख) शैक्षिक अर्हता वह किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड/विश्वविद्यालय से भौतिक विज्ञान और गणित के साथ 10+2 या समतुल्य परीक्षा उत्तीर्ण होगा।

(ग) चिकित्सीय योग्यता— वह अनुमोदित चिकित्सा बोर्ड से चिकित्सीय परीक्षा कराने के पश्चात् विहित प्ररूप में शारीरिक योग्यता का प्रमाणपत्र पेश करेगा। परीक्षा के दौरान उसे महानिदेशक द्वारा नियम 78 के अधीन यथा अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुसार अपनी चिकित्सक दृष्ट्या योग्यता सिद्ध करनी होगी।

(घ) ज्ञान— उसे विमान विनियम, विमान दिक्चालन, उड़ान दिक्चालन उपकरण, रेडियो/रेडार सहायाय, खगोलीय दिक्चालन और विमानन मौसम विज्ञान में महानिदेशक द्वारा विहित पाठ्य विवरण के अनुसार मौखिक और व्यवहारिक परीक्षा के साथ लिखित परीक्षा तथा श्रव्य और दृश्य संकेतों के निर्वचन के लिये संकेत (व्यावहारिक) परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी।

(ङ) अनुभव— (i) आवेदक ने, महानिदेशक को स्वीकार्य दो सौ घंटों से अन्यून का उड़ान काल जिसमें तीस घंटों से अन्यून रात्रि उड़ान काल भी सम्मिलित है, उड़ान दिक्चालक के कर्तव्यों का पालन करते हुए ऐसे वायुयानों पर पूर्ण कर लिया हो, जो देश के आरपार उड़ानों में लगे हैं;

(ii) जब आवेदक ने महानिदेशक को स्वीकार्य किसी ऐसे वायुयान में, दो सौ से अन्यून उड़ान काल से अनधिक पूरा कर लिया है ऐसा अनुभव भी उपखण्ड (i) के प्रजोजन के लिए सौ घंटे क्रास कन्ट्री उड़ान की सीमा तक, विचार किया जाएगा;

(iii) आवेदक वायुयान की उड़ान में स्थिति का संतोषप्रद रूप से निर्धारण करने का और उस सूचना सूचना का वायुयान के दिक्चालन में उपयोग करने का निम्नलिखित रूप से साक्ष्य प्रस्तुत करेगा:—

(क) रात्री में— खगोलीय संप्रेक्षण द्वारा पच्चीस घंटे से अन्यून: और

(ख) दिन में- आत्मनिर्भर या बाह्यनिर्देशित विमानचालन पद्धतियों के संयोजन में खगोलीय संप्रेक्षण द्वारा पच्चीस घंटे से अन्यून ।

(च) कौशल- आवेदक के, आवेदन की तारीख के ठीक पूर्ववर्ती छह मास की अवधि के भीतर रात और दिन की उड़ान में वायुयान के उड़ान दिक्चालक के रूप में कार्य करने की योग्यता उड़ान दिक्चालक के विशेषाधिकारों के लिए क्षमता की समुचित मात्रा सहित प्रदर्शित करनी होगी, जिसके दौरान उसे निम्न बातों का प्रदर्शन करना चाहिए:-

(i) अच्छे निर्णय और विमान चालन कौशल का प्रयोग;

(ii) वैमानिक ज्ञान का उपयोग;

(iii) किसी संपूर्ण कर्मीदल के भाग के रूप में सभी कर्तव्यों का पालन;

(iv) अन्य उड़ान कर्मीदल सदस्यों के साथ प्रभावी रूप से संप्रेक्षण।

2. नवीकरण - अनुज्ञप्ति का आवेदक से इस आशय के संतोषजनक साक्ष्य की प्राप्ति पर नवीकरण किया जा सकेगा कि-

(क) वह पैरा 1 के खंड (ग) के अनुसार चिकित्सकीय परीक्षा करा चुका है;

(ख) उसने नवीकरण के लिये आवेदन की तारीख से ठीक पूर्ववर्ती बारह मास की अवधि में उड़ान दिक्चालक के रूप में बीस घंटों से अन्यून का उड़ान काल पूरा कर लिया है, जिसके दौरान उसने वायुयान का दिक्चालन डेड रेकनिंग, रेडियो धारण और ऐसे अन्य साहाय्यों का उपयोग करके, जो उसे किसी विमान का दिक्चालन करने में उपलब्ध हों, किया था, या उसके बदले पैरा 1 के खंड (च) में यथा अधिकथित परीक्षणों को उसी अवधि में संतोषजनक रूप से पूरा कर लिया है।

4. विशेषाधिकार - जहां नियम 114 के अनुसार उड़ान दिक्चालक का वहन करने की अपेक्षा की जाती है वहां भारतीय वायुयान नियम, 2025 के नियम 78, 79 और 82 के सुसंगत उपबन्धों के अनुपालन के अधीन रहते हुए, उड़ान दिक्चालक अनुज्ञप्ति के धारक के विशेषाधिकार किसी उड़ान पर दिक्चालक के रूप में कार्य करना होगा।

अनुभाग ब

छात्र उड़ान इंजीनियर अनुज्ञप्ति

1. अनुज्ञप्ति जारी की जाने के लिए अपेक्षाएं. - छात्र उड़ान इंजीनियर अनुज्ञप्ति के लिये आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा अर्थात्

(क) आयु - आवेदक की तारीख को उसकी आयु इक्कीस वर्ष से कम नहीं होगी।

(ख) शैक्षिक अर्हता - वह किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड/विश्वविद्यालय से भौतिकी और गणित के साथ 10+2 या समतुल्य परीक्षा उत्तीर्ण हो।

(ग) चिकित्सीय योग्यता - वह अनुमोदित चिकित्सक बोर्ड से चिकित्सकी परीक्षा कराने के पश्चात विहित प्ररूप में शारीरिक योग्यता का एक प्रमाणपत्र पेश करेगा। परीक्षा के दौरान उसे अपनी चिकित्सकी योग्यता महानिदेशक, नागर विमानन द्वारा नियम 78 के अधीन यथा अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर सिद्ध करनी होंगी।

(घ) तकनीकी अर्हता- उसने महानिदेशक द्वारा अनुमोदित एक उड़ान इंजीनियर के लिए अपेक्षित आधारभूत तकनीकी और वैमानिकी ज्ञान में उड़ान इंजीनियर भूमि प्रशिक्षण पाठ्यक्रम पूरा कर लिया हो।

(ङ) ज्ञान - उपरोक्त खंड (घ) में उल्लिखित पाठ्यक्रम को सफलतापूर्वक पूरा करने के अधीन रहते हुए उसे निम्नलिखित विषयों में एक लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी-

(i) विनियम और प्रक्रियाएं, जिसके अंतर्गत नियम, हैं जहां तक कि उनका संबंध उड़ान इंजीनियरों के कर्तव्यों से है;

(ii) वायुभौतिकी के मूल सिद्धांत तथा उड़ान और दिक्चालन का सिद्धांत;

(iii) विमान ढांचों, शक्ति संयंत्रों जिनके अंतर्गत उनके उपसाधन हैं, उपकरण प्रतिस्थापित उपस्कर और संबंधित पद्धतियों के संनिर्माण, अनुरक्षण और प्रचालन के साधारण सिद्धांत;

(iv) उड़ान आयोजन के विशेष सिद्धांत जिसके अंतर्गत गुरुत्व अभिकलन केन्द्र, ईंधन की खपत और सहनशक्ति, शक्ति संयंत्र का उत्पादन और शक्ति उत्पादन पर नियंत्रण, इंजन शक्ति चक्र और अंतर्गत गणितीय संगणनाएं हैं;

(v) वायुयान निष्पादन, विशेषताएं और परिसीमाएं;

(vi) उड़ान इंजीनियर के कर्तव्यों से संबंधित उड़ान प्रलेखन;

(vii) शक्ति संयंत्र या पद्धति अपक्रिया या आपातकाल की दशा में, विशिष्ट रूप से आग लगने की दशा में, प्रक्रियाएं;

(viii) परिवर्तित होने वाली मौसम विषयक दशाओं और उनका वायुयान शक्ति संयंत्र प्रचालन पर प्रभाव का ज्ञान;

(ix) उड़ान/प्रचालन निर्देशिकाओं की विस्तृत जानकारी जिसके अंतर्गत वायुयान पद्धतियों और ऐसी पद्धतियों में प्रतिष्ठापित अन्य संघटकों के कृत्यों की जानकारी है;

(x) उड्डयन योग्यता की जांच करने, खराबी के बारे में रिपोर्ट करने, उड़ान पूर्व निरीक्षण करने, पुनः ईंधन भरने के दौरान ईंधन संबंधी सावधानियों के प्रकार और वाह्य शक्ति का प्रयोग करने की प्रक्रियाएं।

2. **विधिमान्यता** – अनुज्ञप्ति नियम 79 में यथा विनिर्दिष्ट की गई अवधि के लिए विधिमान्य होगी।

3. **नवीकरण** – अनुज्ञप्ति का नवीकरण किसी सफल चिकित्सीय परीक्षा की तारीख से 12 मास से अनधिक अवधि के लिए हो सकेगा।

4. **वायुयान रेटिंग** – अनुज्ञप्ति में वायुयान के वे प्रकार उपदर्शित होंगे जिन पर धारक छात्र उड़ान इंजीनियर की हैसियत में उड्डयन करने का हकदार है।

5. **वायुयान रेटिंग का विस्तार** – किसी अतिरिक्त प्रकार के वायुयान को सम्मिलित करने के लिए वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए आवेदक को नागर विमानन महानिदेशक द्वारा अनुमोदित पैरा 7.2 के अनुसार उड़ान इंजीनियर भूमि प्रशिक्षण पाठ्यक्रम पूरा करना होगा और उसे, उस प्रकार के वायुयान की बाबत, जिसके लिये वायुयान रेटिंग का विस्तार वांछित है. वायुयान में इंजन और पद्धतियों के अनुमोदित पाठ्यक्रम को सफलतापूर्वक पूरा करने के पश्चात् एक लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करनी होगी।

6. **विशेषाधिकार** – अनुज्ञप्ति में पृष्ठांकनों और रेटिंग की विधिमान्यता के अधीन रहते हुए छात्र उड़ान इंजीनियर अनुज्ञप्ति के धारक का विशेषाधिकार यह होगा कि वह अपनी अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में दर्ज किए गए किसी प्रकार के वायुयान पर, जिसमें पृथक उड़ान इंजीनियर स्टेशन हो, छात्र उड़ान इंजीनियर के रूप में कार्य करे परन्तु यह तब जब कि:

(क) वह सभी समयों पर उड़ान इंजीनियर के निजी पर्यवेक्षण के अधीन ऐसा कार्य करेगा और केवल उड़ान इंजीनियर की अनुज्ञप्ति प्राप्त करने के लिए अपेक्षित उड़ान अनुभव प्राप्त करने के लिए ही ऐसा करेगा।

(ख) वह यात्रियों को वहन करने वाले परिवहन वायुयान के छात्र उड़ान इंजीनियर के रूप में तब तक इस प्रकार कार्य नहीं करेगा जब तक कि उसने स्थानीय प्रशिक्षण उड़ानों या यात्री रहित उड़ानों पर कम से कम दस घंटे का प्रशिक्षण पाठ्यक्रम संतोषजनक रूप से पूरा नहीं कर लिया है। इसमें उसने कम से कम दस बार उड़ान और दस अवतरण पूरे किए होंगे और उसे यात्रियों का वहन करने वाले प्रकार के परिवहन वायुयान पर छात्र उड़ान इंजीनियर के रूप में उड़ान के लिए परीक्षक ने योग्य प्रमाणित कर दिया हो। प्रशिक्षण अनुभव के रूप में अनुबंधित दस घंटों में से आठ घंटों से अनधिक काल अनुमोदित संश्लिष्ट युक्ति पर होगा। संश्लिष्ट युक्ति पर किये गये अवतरणों की गणना उक्त निर्दिष्ट दस अवतरणों में नहीं की जायेगी।

7. **उड़ान इंजीनियर भूमि प्रशिक्षण पाठ्यक्रम** – पैरा 1 (घ) में यथा निर्दिष्ट (i) बुनियादी पाठ्यक्रम और (ii) टाइप पाठ्यक्रम, में नीचे के पैरा 7.1 में दिये गए व्यौरों के अनुसार सम्मिलित होंगे।

7.1 **आधारभूत पाठ्यक्रम**: पाठ्यक्रम की अवधि का विनिश्चय नागर विमानन महानिदेशक द्वारा प्रशिक्षणार्थियों के शैक्षिक और अनुभव की पृष्ठ भूमि को ध्यान में रखते हुए किया जायेगा और पाठ्यक्रम में निम्नलिखित विषय सम्मिलित होंगे—

(क) वायुयान नियम और नागर उड्डयन योग्यता की अपेक्षाएं जहां तक कि उनका संबंध उड़ान इंजीनियर के कर्तव्यों से है।

(ख) उड़ान के सिद्धांत।

(ग) वायु के गुण।

(घ) आधारभूत विमान ढांचा और संबंधित पद्धतियां।

(ङ) आधारभूत इंजन-गैस टरबाइन इंजन या पिस्टन इंजन गैस टरबाइन इंजन या पिस्टन इंजन जिसमें लागू होने पर प्रोपेलर सिस्टम शामिल है।

(च) आधारभूत विद्युत।

(छ) भूमितल उपकरण।

- (ज) भूमि पर सम्हाल और सर्विस करने की प्रक्रियायें।
- (झ) भार और संतुलन।
- (ञ) आपात उपस्कर।
- (ट) ईंधन पद्धतियां।
- (ठ) बर्फ और वर्षा संरक्षण।

7.2 पाठ्यक्रम प्रकार - पाठ्यक्रम की अवधि उतनी होगी जितनी नागर विमानन महानिदेशक द्वारा वायुयान की जटिलता को ध्यान में रखते हुए, अनुमोदित की जाए और उसके अंतर्गत निम्नलिखित विषय होंगे:

- (क) वायुयान पद्धतियां और उपसाधन जिनके अंतर्गत अपक्रिया विश्लेषण हैं।
- (ख) वायुयान इंजिन-गैस टरबनाइन इंजिन या पिस्टन इंजिन जिसमें लागू होने पर प्रोपेलर सिस्टम शामिल है और साथ ही जिनके अंतर्गत अपक्रिया विश्लेषण शामिल है।
- (ग) ईंधन प्रबंध।
- (घ) भूमि पर सम्हाल और सर्विस करने की प्रक्रियायें।
- (ङ) भार और संतुलन।
- (च) काकपिट जांच सूची/न्यूनतम उपस्कर सूची का प्रयोग।
- (छ) वाह्य और आंतरिक उड़ान पूर्व जांचें।
- (ज) प्रसामान्य प्रचालन संबंधी प्रक्रियायें।
- (झ) प्रचालन संबंधी अनुकल्पी या आपातकालीन प्रक्रियायें।
- (अ) वायुयान कार्य संपादन।
- (ट) वायुयान की उड़ान योग्यता संबंधी दस्तावेज।
- (ठ) आपात उपस्कर।
- (ड) अग्नि परित्राण पद्धतियां।
- (ड) वायुयान पद्धति, शक्ति संयंत्र पद्धति, उपस्कर पद्धति, विद्युत पद्धति, प्रचालन परिसीमा। (ण) बर्फ और वर्षा परित्राण।
- (त) अवतरण गियर और ब्रेक पद्धति।
- (घ) रेडियो, संचार, दिक्चालन और रडार पद्धतियों के प्रसामान्य अप्रसामान्य और आपात प्रयोग का सामान्य ज्ञान।

8. छूट - जहां कोई आवेदक यह प्रतिग्राह्य साक्ष्य पेश करता है कि उसने भूमि प्रशिक्षण पाठ्यक्रम में भाग लिया है या उसने इस अनुभाग में पहले विनिर्दिष्ट किसी विषय में कम से कम समान मानकों की वायुयान अनुरक्षण इंजीनियर अनुज्ञप्ति परीक्षा उत्तीर्ण कर ली है वहां उसे पैरा 7.1 और 7.2 द्वारा लागू अपेक्षाओं से नागर विमानन महानिदेशक द्वारा छूट दी जा सकेगी।

अनुभाग भ
उड़ान इंजीनियर अनुज्ञप्ति

1. अनुज्ञप्ति जारी की जाने उसके विस्तारण के लिए अपेक्षाएं - उड़ान इंजीनियर अनुज्ञप्ति जारी की जाने/उसके विस्तारण के लिये आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा-

(क) उसके पास उस प्रकार के वायुयान पर जिसे उसकी उड़ान इंजीनियर अनुज्ञप्ति को वायुयान रेटिंग में सम्मिलित करने की बांछा की जाती है, चालू छात्र उड़ान इंजीनियर अनुज्ञप्ति होगी।

(ख) चिकित्सीय योग्यता- अनुमोदित चिकित्सक बोर्ड से चिकित्सीय परीक्षा कराने के पश्चात् विहित प्ररूप में शारीरिक योग्यता का एक प्रमाणपत्र पेश करेगा। परीक्षा के दौरान उसे अपनी चिकित्सीय योग्यता नागर विमानन महानिदेशक द्वारा नियम 78 के अधीन यथा अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर सिद्ध करनी होगी।

(ग) अनुभव - आवेदक, अनुज्ञप्ति के लिए आवेदन करने की तारीख से ठीक पहले बारह मास की अवधि के भीतर उस प्रकार के वायुयान पर जिसे अनुज्ञप्ति में सम्मिलित करने की बांछा की जाती है, सौ घंटों की उड़ान का अनुभव पूरा कर लेने का साक्ष्य पेश करेगा। इस उड़ान अनुभव में से पचास घंटे से अनधिक का अनुभव किसी अनुमोदित संक्षिप्त उड़ान प्रशिक्षण सयंत्र पर होगा।

(घ) कौशल - उसे ऐसे आवेदन की तारीख से ठीक पूर्ववर्ती छह मास से अनधिक अवधि के भीतर, उस प्रकार के वायुयान पर जिससे आवेदन का संबंध है, निम्नलिखित परीक्षणों को पूरा करके नागर विमानन महानिदेशक द्वारा अनुमोदित परीक्षक के समाधानप्रद रूप में उड़ान इंजीनियर के रूप में अपनी सक्षमता सिद्ध करनी होगी।

(i) प्रसामान्य प्रचालन - प्रतिनिधि वायुमार्ग की जांच के अंतर्गत निम्नलिखित होंगे

- उड़ान पूर्व निरीक्षण:

- पुनः ईंधन भराई की प्रक्रिया;
- समुचित अनुरक्षण दस्तावेजों का निरीक्षण;
- प्रचालन निर्देशिका के सुसंगत भागों में विनिर्दिष्ट उसके कर्तव्यों पर लागू होने वाली सभी प्रसामान्य प्रक्रिया कर्मिदल समन्वय: और
- खराबी के बारे में रिपोर्ट करना।

(ii) अप्रसामान्य और अनुकल्पी (सहायक) प्रचालन - पद्धतियों की अप्रसामान्य क्रिया को पहचानने की उसकी योग्यता को चैक करना और अनुकल्पी (सहायक) प्रक्रियाओं का उपयोग।

(ii) आपातकालीन प्रक्रियाएं - आपातकालीन प्रक्रियाओं के व्यावहारिक ज्ञान को सिद्ध करना और इंजिन बन्द हो जाने की दशा में, विशिष्टतया उड़ान भरने और अवतरणों के समय, समुचित कार्यवाई करने की योग्यता।

2. विधिमान्यता- अनुज्ञप्ति नियम 79 में यथा विनिर्दिष्ट की गई अवधि के लिए विधिमान्य होगी।

3. नवीकरण - आवेदक से निम्नलिखित की बाबत समाधानप्रद रूप में साक्ष्य की प्राप्ति पर अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जा सकेगा-

(क) उसने पैरा 1 खंड (ख) के अनुसार सफलतापूर्वक चिकित्सीय परीक्षा करा ली है;

(ख) उसने नवीकरण के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पूर्ववर्ती छह मास की अवधि के भीतर उड़ान इंजीनियर के रूप में बीस घंटों से अन्यून का उड़ान काल समाधानप्रद रूप में पूरा कर लिया है, या उसके बदले में उसने पैरा 1 खंड (घ) में अधिकथित उड्डयन परीक्षणों को उसी अवधि में पूरा कर लिया है।

4. वायुयान रेटिंग - अनुज्ञप्ति में वायुयान के ये प्रकार प्रदर्शित होंगे जिन पर धारक उड़ान इंजीनियर की हैसियत से उड़ान करने का हकदार है।

5. वायुयान रेटिंग का विस्तार - किसी अतिरिक्त प्रकार के वायुयान को सम्मिलित करने के लिए वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए आवेदक से यह साक्ष्य पेश करने की अपेक्षा की जाएगी कि-

(क) उसके पास उस प्रकार के वायुयान की, जिसे अनुज्ञप्ति की वायुयान रेटिंग में सम्मिलित करने की वांछा की जाती है, चालू छात्र उड़ान इंजीनियर अनुज्ञप्ति हो;

(ख) उसने वायुयान रेटिंग के विस्तार के आवेदन को तारीख के ठीक पूर्ववर्ती 12 मास की अवधि के भीतर उस प्रकार के वायुयान पर, जिसे उसकी अनुज्ञप्ति में सम्मिलित करने की वांछा की जाती है, 50 घंटों का उड़ान अनुभव पूरा कर लिया हो। इस उड़ान अनुभव में से 25 घंटे से अनधिक का अनुभव किसी अनुमोदित संक्षिप्त उड़ान प्रशिक्षण सयंत्र पर हो;

(ग) उसने उस प्रकार के वायुयान की बाबत, जिसके लिए वायुयान रेटिंग की वांछा की जाती है, पैरा 1 खंड (घ) में अधिकथित उड्डयन परीक्षण, वायुयान रेटिंग के विस्तार के लिए आवेदन की तारीख से ठीक पूर्ववर्ती छह मास की अवधि में सफलतापूर्वक पूरे कर लिए हैं।

6. विशेषाधिकार - अनुज्ञप्ति में पृष्ठांकनों और रेटिंगों के अधीन रहते हुए उड़ान इंजीनियर अनुज्ञप्ति के धारक का विशेषाधिकार यह होगा कि वह अपनी अनुज्ञप्ति को वायुयान रेटिंग में विनिर्दिष्ट प्रकार के किसी वायुयान पर उड़ान इंजीनियर के रूप में कार्य करे। परन्तु यह तब जब कि पूर्ववर्ती 12 मास के दौरान उसने उपरोक्त पैरा 1 (घ) (ii) और (iii) के अनुसार उस प्रकार के विमान में या किसी अनुमोदित उड़ान अनुकारी में उड़ान इंजीनियर के कर्तव्य संभालने के लिये परीक्षक को अपनी सक्षमता सिद्ध कर दी है।

अनुभाग म

उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति

1. अनुज्ञप्ति के जारी किये जाने के लिए अपेक्षाएं - उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालन अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा :-

(क) आयु - आवेदन की तारीख को उसकी आयु अठारह वर्ष से कम नहीं होगी;

(ख) शैक्षिक अर्हता- उसने किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड/विश्वविद्यालय से भौतिकी और गणित के साथ 10+2 या समतुल्य परीक्षा उत्तीर्ण की होगी;

(ग) चिकित्सीय योग्यता- वह अनुमोदित चिकित्सा व्यवसायी या अनुमोदित चिकित्सा बोर्ड से चिकित्सीय परीक्षा कराने के पश्चात् विहित प्ररूप में शारीरिक योग्यता का एक प्रमाणपत्र पेश करेगा। परीक्षा के दौरान उसे महानिदेशक द्वारा नियम 78 के अधीन यथा अधिसूचित अपेक्षाओं के अनुपालन के आधार पर अपनी चिकित्सीय योग्यता सिद्ध करनी होगी;

(घ) ज्ञान /तकनीकी अर्हता - उसे इन नियमों के तहत जारी एक वैध रेडियो टेलीफोन प्रचालक (निर्बन्धित) प्रमाण पत्र और अनुज्ञप्ति प्रस्तुत करना होगा;

(ङ) वह उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक के रूप में कम से कम दो महीने का संतोषजनक अनुभव पूरा करने और नियम 59 के अनुसार रेडियो उपकरण से सुसज्जित विमान में पिछले बारह महीनों के दौरान कम से कम दस घंटे का अनुभव प्राप्त करने का संतोषजनक साक्ष्य प्रस्तुत करेगा :

परन्तु उस आवेदक को, जिसे उपरोक्त अनुभव नहीं है, अनंतिम अनुज्ञप्ति एक वर्ष से अनधिक काल की इसलिए दी जा सकेगी कि वह आवश्यक अनुभव प्राप्त करके स्वयं को योग्य बना लें;

परन्तु यह और कि उस आवेदक से जो एक अनुज्ञप्त उड़ान कर्मी है, अनुभव का साक्ष्य पेश करने की अपेक्षा नहीं की जाएगी।

2. विधिमान्यता - अनुज्ञप्ति नियम 79 में यथा विनिर्दिष्ट की गई अवधि के लिए विधिमान्य होगी।

3. विशेषाधिकार - अनुज्ञप्ति में पृष्ठांकनों के अधीन रहते हुए उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति के धारक का विशेषाधिकार यह होगा कि वह नियम 59 के अनुसार रेडियो साधित्र से सज्जित किसी वायुयान पर उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक के रूप में कार्य करे, जिसमें रेडियो उपकरण जो संचार रेडियो टेलीफोन द्वारा करे, सम्मिलित है, किन्तु अनंतिम अनुज्ञप्ति का धारक सभी समयों पर, उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक अनुज्ञप्ति के धारक किसी व्यक्ति के पर्यवेक्षण के अधीन प्रचालन करेगा।

अनुभाग य

उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक (निर्बन्धित) अनुज्ञप्ति

1. अनुज्ञप्ति के जारी किए जाने के लिए अपेक्षाएं - उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक (निर्बन्धित) अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा

(क) आयु आवेदन की तारीख को उसकी आयु सोलह वर्ष से कम नहीं होगी।

(ख) शैक्षिक अर्हता - वह मान्यता प्राप्त बोर्ड से दसवीं या इसके समतुल्य परीक्षा उत्तीर्ण कर चुका होगा।

(ग) चिकित्सीय योग्यता - वह नियम 78 के अनुसार अनुमोदित चिकित्सा व्यवसायी से विहित प्ररूप में चिकित्सीय योग्यता का निर्धारण पेश करेगा। चिकित्सीय निर्धारण की विधिमान्यता की अवधि वह होगी जो नियम 79 में विहित है।

(घ) ज्ञान- वह महानिदेशक द्वारा यथाविहित पाठ्यक्रम के अनुसार लिखित परीक्षा और व्यावहारिक परीक्षण उत्तीर्ण करेगा।

(ङ) अनुभव - वह छात्र पायलट अनुज्ञप्ति (विमान, हेलीकाप्टर, ग्लाइडर, माइक्रोलाइट, लाइट स्पोर्ट वायुयान या बैलूनों) या प्राइवेट पायलट अनुज्ञप्ति (विमान या हेलीकाप्टर) या पायलट अनुज्ञप्ति (माइक्रोलाइट, ग्लाइडर, लाइट स्पोर्ट वायुयान या बैलूनों) का धारक होगा।

(च) कौशल - यदि आवश्यक हो, तो उसको वायुयान पर उड़ान रेडियो टेलीफोन साधित्र के प्रचालक के रूप में सक्षमता सुनिश्चित करने के लिए उड़ान जांच की जा सकेगी।

2. विधिमान्यता - अनुज्ञप्ति नियम 79 में यथा विनिर्दिष्ट की गई अवधि के लिए विधिमान्य होगी।

3. नवीकरण - यह संतोषजनक साक्ष्य पेश किए जाने पर अनुज्ञप्ति का नवीकरण किया जाएगा कि-

(क) आवेदक पैरा 1 (ग) के अनुसार चिकित्सीय परीक्षा करा चुका है;

(ख) किसी ऐसे वायुयान में, जिसमें दोनों तरफ के संचार के लिए रेडियो टेलीफोन यंत्र प्रतिस्थापित किए गए हैं, कम से कम पांच घंटे का स्क्व उड़ान काल संतोषजनक रूप में पूरा किया हो जिस अवधि में उसने रेडियो टेलीफोन साधित्र का प्रचालन किया हो या इसके एवज में इस अनुज्ञप्ति के प्रारंभिक जारी करने के लिए सभी अपेक्षाओं को पूरा किया हो।

4. विशेषाधिकार - अनुज्ञप्ति में पृष्ठांकनों के अधीन रहते हुए उड़ान रेडियो टेलीफोन प्रचालक (निर्बन्धित) अनुज्ञप्ति के धारक का विशेषाधिकार यह होगा कि वह वायुयान पर वी. एच. एफ. पर दोनों तरफ के संचार के लिए रेडियो टेलीफोन साधित्र का प्रचालन करे।

अनुसूची-II

वायु यातायात सेवाएँ कार्मिक

(भाग-IV देखें)

अनुभाग - क

सामान्य

1. अनुज्ञप्ति या रेटिंग प्रदान के लिए आवेदन - (क) अनुज्ञप्ति या रेटिंग जारी करने या नवीकरण के लिए आवेदन महानिदेशक को एक निर्दिष्ट प्रपत्र पर किया जाएगा, और इसके साथ निम्नलिखित संलग्न होंगे:

(i) अनुमोदित चिकित्सा प्राधिकारी या महानिदेशक द्वारा जारी चिकित्सा फिटनेस मूल्यांकन;

(ii) आवेदक के सिर (बिना कवर के) और कंधों की सामने से 3 सेमी x 4 सेमी आकार की बिना माउंट की हुई तस्वीर;

(iii) आयु के प्रमाण के रूप में किसी मान्यता प्राप्त बोर्ड या उसके समतुल्य का कक्षा x प्रमाण पत्र/अंक पत्र या नगर निगम या समिति द्वारा जारी जन्म प्रमाण पत्र;

(iv) निर्धारित फीस का भुगतान;

(v) शैक्षणिक अर्हता, ज्ञान और अनुभव अपेक्षाओं को पूरा करने का प्रमाण; और

(vi) महानिदेशक द्वारा अपेक्षित कोई अन्य जानकारी।

(ख) आवेदन की तिथि वह तिथि होगी जिस पर आवेदन नागर विमानन महानिदेशालय में प्राप्त होता होगा।

(ग) इस अनुसूची में निर्दिष्ट अनुज्ञप्ति और रेटिंग मान्यता प्राप्त बोर्ड के कक्षा X प्रमाण पत्र/अंक पत्र या उसके समकक्ष में दर्ज नाम के अनुसार जारी किए जाएंगे।

2. अनुज्ञप्ति के नवीकरण के लिए आवेदन - (क) अनुज्ञप्ति या रेटिंग के नवीकरण के लिए आवेदन महानिदेशक को या इस संबंध में उनके द्वारा नामित किसी अन्य प्राधिकारी को एक निर्दिष्ट प्रपत्र पर किया जाएगा, और इसके साथ निम्नलिखित संलग्न होंगे:

(i) नियम 91 में संदर्भित महानिदेशक द्वारा जारी चिकित्सा फिटनेस का मूल्यांकन;

(ii) संबंधित वायु यातायात सेवा यूनिट के प्रभारी व्यक्ति द्वारा विधिवत प्रमाणित नवीनतम अनुभव का विवरण;

(iii) निर्धारित फीस का भुगतान; और

(iv) महानिदेशक द्वारा अपेक्षित कोई अन्य जानकारी।

(ख) आवेदन की तिथि वह तिथि होगी जिस पर आवेदन नागरिक उड्डयन महानिदेशालय में प्राप्त होता है।

3. परीक्षा - (क) छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति या वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति या रेटिंग जारी करने के लिए आवेदक को महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट तरीके से आयोजित परीक्षाओं को उत्तीर्ण करना आवश्यक होगा:

परंतु जब दो वायु यातायात नियंत्रक रेटिंग एक साथ मांगी जाती हैं, तो अनुज्ञप्ति धारक को दोनों रेटिंग्स की परीक्षा अपेक्षाओं को पूरा करना होगा।

(ख) उम्मीदवार परीक्षा से पहले अपनी पहचान का प्रमाण परीक्षक द्वारा मांगे जाने पर प्रस्तुत करेगा।

(ग) कोई भी आवेदक जो किसी भी परीक्षा में अनुत्तीर्ण होता है, उसे परीक्षा की तिथि से कम से कम दो सप्ताह की अवधि के अंदर पुनः परीक्षा के लिए उपस्थित होने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

4. परीक्षक या बोर्ड द्वारा मूल्यांकन - पृष्ठांकन प्राप्त करने के लिए, छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति या वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति के धारक का मूल्यांकन महानिदेशक द्वारा नियुक्त एक परीक्षक या एक बोर्ड, या महानिदेशक द्वारा विधिवत अधिकृत सरकार के नियंत्रण में एक संगठन द्वारा किया जाएगा:

परंतु जब दो वायु यातायात नियंत्रक रेटिंग एक साथ मांगी जाती हैं, तो अनुज्ञप्ति धारक को दोनों रेटिंग्स की कौशल अपेक्षाओं को पूरा करना होगा।

5. परीक्षा और अनुभव की विधिमान्यता - (क) अनुज्ञप्ति या रेटिंग के लिए आवेदक ने आवेदन की तिथि से ठीक पहले तीन वर्ष से अधिक की अवधि के भीतर अनुज्ञप्ति या रेटिंग जारी करने के लिए परीक्षा उत्तीर्ण की हो।

(ख) रेटिंग के लिए आवेदन अनुभाग घ, ङ, च, छ और झ में निर्दिष्ट अनुभव के प्राप्त होने के छह महीने के भीतर किया जाएगा:

परंतु आवेदक ने आवेदन की तिथि से पिछले छह महीनों में कम से कम 10 घंटे का अनुभव पूरा कर लिया हो।

(ग) यदि किसी परीक्षा की विधिमान्यता छुट्टी के दिन समाप्त होती है, तो उसे स्वतः अगले कार्य दिवस तक बढ़ा दिया जाएगा।

6. **अनुभव अपेक्षाएँ** - (क) आवेदक ने एक अनुमोदित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम सफलतापूर्वक पूरा किया हो; और

(ख) छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति या वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति के धारक को इस अनुसूची के संबंधित खंड में किसी विशेष रेटिंग को प्रदान करने के लिए निर्दिष्ट अवधि और घंटों की अवधि के लिए एक प्रशिक्षक के पर्यवेक्षण में वायु यातायात के वास्तविक नियंत्रण में ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण से गुजरना अपेक्षित होगा:

परंतु जब आवेदक के पास पहले से ही उसी वायु यातायात सेवा स्टेशन पर किसी अन्य इकाई की रेटिंग हो, या किसी अन्य वायु यातायात सेवा स्टेशन की वही रेटिंग हो, तो महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट शर्तों के अधीन और संतुष्ट होने पर, उस वायु यातायात इकाई के यातायात परिमाण के आधार पर जिसके लिए रेटिंग मांगी जा रही है और लाइसेंस धारक के अनुभव के आधार पर, अनुज्ञापन प्राधिकारी इस अनुसूची की प्रासंगिक धारा में निर्दिष्ट अवधि और घंटों की तुलना में कम अवधि और घंटों का ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण अनुमोदित कर सकता है:

परंतु यह और कि जब दो वायु यातायात नियंत्रक रेटिंग एक साथ मांगी जाती हैं, तो अनुज्ञप्ति धारक को उस रेटिंग की अनुभव अपेक्षाओं को पूरा करना होगा जिसके लिए ऐसी रेटिंग के लिए उच्च अनुभव की आवश्यकता होती है।

स्पष्टीकरण - इस पैराग्राफ के प्रयोजन के लिए, प्रशिक्षक का अर्थ एक वायु यातायात नियंत्रण (एटीसी) ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण प्रशिक्षक (ओजेटीआई) है।

7. **विशेषाधिकारों के प्रयोग के लिए विगत की शर्तें** - (क) कोई भी व्यक्ति जिसके पास चालू वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति है, वह अपने अनुज्ञप्ति या रेटिंग के विशेषाधिकारों का तब तक प्रयोग नहीं करेगा जब तक कि वह इन नियमों के अनुसार उस पर लागू सक्षमता, अभिनवता और भाषा प्रवीणता की अपेक्षा और चिकित्सा मानकों को पूरा नहीं करता है:

परंतु यदि अपर्याप्त गतिविधियों या निगरानी घंटों के कारण अभिनवता या सक्षमता की अपेक्षाएँ पूरी नहीं की जा सकती हैं, तो अनुज्ञप्ति धारक कम-से-कम दस घंटे का सिमुलेटेड अभ्यास, जिसमें आपात स्थिति भी शामिल है, पूरा करेगा और सिमुलेटेड अभ्यास शुरू होने के लगातार दस दिनों के भीतर संबंधित रेटिंग के लिए कौशल मूल्यांकन से भी गुजरेगा।

(ख) अनुज्ञप्ति धारक शराब या किसी भी मनो-सक्रिय पदार्थ के प्रभाव में रहते हुए अपने अनुज्ञप्ति और संबंधित रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग नहीं करेगा, जो उसे अनुज्ञप्ति और रेटिंग के विशेषाधिकारों का सुरक्षित और उचित रूप से प्रयोग करने में असमर्थ बना सकता है।

8. **अभिनवता अपेक्षाएँ**- एक अनुज्ञप्ति धारक को उसकी अनुज्ञप्ति पर रेटिंग और पृष्ठांकन के संबंध में नवीनतम माना जाता है यदि उसने पिछले छह महीनों के दौरान किसी विशेष रेटिंग के संबंध में न्यूनतम दस घंटे काम किया है।

9. **भाषा प्रवीणता** - (क) छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति या वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति प्रदान के लिए आवेदक के पास रेडियोटेलीफोनी संचार के लिए प्रयोग की जाने वाली अंग्रेजी भाषा को महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट प्रवीणता स्तर तक बोलने और समझने की क्षमता होनी चाहिए।

- (ख) प्रवीणता स्तर का मूल्यांकन महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट प्रक्रियाओं के अनुसार किया जाएगा।
- (ग) अनुज्ञापन प्राधिकारी अनुज्ञप्ति में प्रवीणता स्तर इंगित करेगा।

अनुभाग ख

छात्र वायु यातायात नियंत्रक का अनुज्ञप्ति

1. अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएँ- छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा, अर्थात्:

- (क) आयु - आवेदन की तिथि पर उसकी आयु बीस वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए।
- (ख) शैक्षणिक अर्हता- उसने निम्नलिखित में से किसी में डिग्री उत्तीर्ण की हो:
- (i) भौतिकी और गणित के साथ विज्ञान में स्नातक; अथवा
 - (ii) विज्ञान में स्नातक (भौतिकी में ऑनर्स); अथवा
 - (iii) विज्ञान में स्नातक (गणित में ऑनर्स); अथवा
 - (iv) उपरोक्त (i) या (ii) या (iii) के समतुल्य परीक्षा किसी मान्यता प्राप्त विश्वविद्यालय से; अथवा
 - (v) किसी भी विषय में इंजीनियरिंग में स्नातक अथवा प्रौद्योगिकी में स्नातक जिसमें किसी भी सेमेस्टर में भौतिकी और गणित विषय के रूप में हों; या
 - (vi) एक वैध भारतीय वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति रखता हो।
- (ग) चिकित्सीय योग्यता- उसके पास नियम 91 में संदर्भित महानिदेशक द्वारा जारी एक वैध चिकित्सा योग्यता मूल्यांकन होना चाहिए।
- (घ) ज्ञान - उसने निम्नलिखित विषयों में एक लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करके अपेक्षित स्तर का ज्ञान प्रदर्शित किया हो, अर्थात्:
- (i) वायु विधि - भारतीय वायुयान नियम, 2025 के प्रावधान, नागर विमानन अपेक्षाएँ और वायु यातायात नियंत्रण से संबंधित कोई अन्य परिपत्र या निर्देश;
 - (ii) वायु यातायात नियंत्रण उपकरण - वायु यातायात नियंत्रण में उपयोग किए जाने वाले उपकरणों के सिद्धांत, उपयोग और सीमाएं;
 - (iii) सामान्य ज्ञान - उड़ान के सिद्धांत; वायुयान और दूरस्थ रूप से प्रचालित वायुयान प्रणाली (आरपीएस), इंजन और प्रणालियों के प्रचालन और कार्यप्रणाली के सिद्धांत; वायु यातायात नियंत्रण प्रचालन से संबंधित वायुयान प्रदर्शन;
 - (iv) मानव व्यवहार- वायु यातायात नियंत्रण से संबंधित मानव व्यवहार जिसमें खतरे और त्रुटि प्रबंधन के सिद्धांत शामिल हैं;
 - (v) मौसम विज्ञान - वैमानिकी मौसम विज्ञान, मौसम संबंधी दस्तावेजीकरण और जानकारी का उपयोग और मूल्यांकन, उड़ान प्रचालन और सुरक्षा को प्रभावित करने वाली मौसम संबंधी घटनाओं की उत्पत्ति और लक्षण, अल्टीमिटर;
 - (vi) दिक्चालन- वायु दिक्चालन के सिद्धांत, दिक्चालन प्रणालियों और दृश्य सहाय्य तंत्रों के सिद्धांत, सीमा और सटीकता; और

(vii) परिचालन प्रक्रियाएं - वायु यातायात नियंत्रण, संचार, रेडियो-टेलीफोनी और शब्दावली प्रक्रिया (नियमित, गैर-नियमित और आपातकालीन), संबंधित वैमानिकी दस्तावेजीकरण का उपयोग, उड़ान से संबंधित सुरक्षा अभ्यास।

(ड) अनुभव - उसने एक अनुमोदित प्रशिक्षण संगठन से एक अनुमोदित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम सफलतापूर्वक पूरा किया हो और संबंधित परीक्षा उत्तीर्ण की हो, और एक अनुमोदित संगठन से किसी भी रेटिंग से संबंधित रेटिंग या अनुशासन में प्रारंभिक प्रशिक्षण का एक अनुमोदित पाठ्यक्रम भी पूरा किया हो।

2. **विधिमान्यता** - अनुज्ञप्ति नियम 94 में निर्दिष्ट अवधि के लिए विधिमान्य होगा और धारक द्वारा वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति प्राप्त करने पर समाप्त हो जाएगा।

3. **नवीकरण** - अनुज्ञप्ति को पैरा 1 के खंड (ग) में निर्दिष्ट नए चिकित्सा परीक्षा की तिथि से तीन वर्ष से अधिक की अवधि के लिए नवीनीकृत नहीं किया जा सकता है।

4. **विशेषाधिकार** - अनुज्ञप्ति की वैधता के अधीन, छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति का धारक किसी विशेष वायु यातायात नियंत्रण यूनिट में वायु यातायात नियंत्रक के रूप में कर्तव्य निभा सकता है ताकि उसके अनुज्ञप्ति पर ऐसी रेटिंग के पृष्ठांकन के लिए अर्हता प्राप्त करने के उद्देश्य से ऑन-द-जॉब-प्रशिक्षण की अपेक्षाएँ पूरी की जा सकें:

परंतु वह कर्तव्य निभाएगा -

- (i) हर समय उस वायु यातायात नियंत्रण यूनिट पर रेटेड एक अधिकृत प्रशिक्षक के प्रत्यक्ष पर्यवेक्षण में; और
- (ii) एक वायु यातायात नियंत्रण यूनिट में जिसके लिए उसने एक अनुमोदित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम सफलतापूर्वक पूरा किया हो।

अनुभाग - ग

वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति

1. **अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए अपेक्षाएँ**- वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा, अर्थात्:

- (क) आयु - आवेदन की तिथि पर उसकी आयु इक्कीस वर्ष से कम नहीं होनी चाहिए।
- (ख) शैक्षणिक अर्हता- उसने निम्नलिखित में से किसी में डिग्री उत्तीर्ण की हो:
 - (i) भौतिकी और गणित के साथ विज्ञान में स्नातक; अथवा
 - (ii) विज्ञान में स्नातक (भौतिकी में ऑनर्स); अथवा
 - (iii) बैचलर ऑफ साइंस (गणित में ऑनर्स); अथवा
 - (iv) उपरोक्त (i) या (ii) या (iii) के समकक्ष परीक्षा किसी मान्यता प्राप्त विश्वविद्यालय से; अथवा
 - (v) किसी भी विषय में इंजीनियरिंग में स्नातक अथवा प्रौद्योगिकी में स्नातक जिसमें किसी भी सेमेस्टर में भौतिकी और गणित विषय के रूप में हों; या
 - (vi) एक वैध भारतीय वाणिज्यिक पायलट अनुज्ञप्ति रखता हो।
- (ग) चिकित्सीय योग्यता- उसके पास नियम 91 में संदर्भित महानिदेशक द्वारा जारी एक वैध चिकित्सा योग्यता मूल्यांकन होना चाहिए।
- (घ) ज्ञान - (i) उसके पास एक वैध छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति होना चाहिए।

(ii) उसने इस अनुसूची के अनुभाग घ, ङ, च, छ, ज और झ में निर्दिष्ट किसी विशेष वायु यातायात नियंत्रण यूनिट के लिए कम से कम एक रेटिंग प्राप्त करने के लिए परीक्षा उत्तीर्ण की हो।

(ङ) अनुभव - वह अपना प्रमाणपत्र प्रस्तुत करेगा -

(i) लागू रेटिंग के लिए एक अनुमोदित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम संतोषजनक ढंग से पूरा किया हो; और

(ii) एक उपयुक्त रेटेड प्रशिक्षक के पर्यवेक्षण में वायु यातायात के वास्तविक नियंत्रण में संलग्न कम से कम तीन महीने की संतोषजनक सेवा पूरी की हो।

स्पष्टीकरण - इस खंड के प्रयोजन के लिए, अनुभाग घ, ङ, च, छ, ज और झ में निर्दिष्ट अनुभव को इस खंड के तहत आवश्यक अनुभव के हिस्से के रूप में गिना जा सकता है।

2. **विधिमान्यता** - अनुज्ञप्ति नियम 94 में निर्दिष्ट अवधि के लिए विधिमान्य होगा।

3. **नवीकरण** - आवेदक के पास एक वैध चिकित्सा योग्यता मूल्यांकन और कम से कम एक वैध रेटिंग होने के अधीन अनुज्ञप्ति को नियम 94 में निर्दिष्ट अवधि के लिए नवीनीकृत किया जाएगा।

4. **विशेषाधिकार** - अनुज्ञप्ति की वैधता के अधीन, वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति का धारक किसी भी वायु यातायात नियंत्रण यूनिट में वायु यातायात नियंत्रक के रूप में कर्तव्य निभा सकता है जो उसके अनुज्ञप्ति में रेटिंग के रूप में शामिल है।

अनुभाग घ

विमानक्षेत्र नियंत्रण रेटिंग

1. **रेटिंग जारी करने के लिए अपेक्षाएं**- विमानक्षेत्र नियंत्रण रेटिंग के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा, अर्थात्:

(क) ज्ञान - उसके पास या तो एक छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति या एक वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति होना चाहिए और उसने संबंधित विमानक्षेत्र नियंत्रण टावर के संबंध में निम्नलिखित विषयों में परीक्षा उत्तीर्ण करके ज्ञान का स्तर प्रदर्शित किया हो, अर्थात्:

(i) विमानक्षेत्र का विन्यास, भौतिक विशेषताएँ और दृश्य सहाय्य तंत्र,

(ii) वायु क्षेत्र की संरचना,

(iii) लागू नियम, प्रक्रियाएँ और जानकारी का स्रोत,

(iv) वायु दिक्चालन प्रसुविधाएँ,

(v) वायु यातायात नियंत्रण उपकरण और उसका उपयोग,

(vi) भू-भाग और प्रमुख स्थलचिह्न,

(vii) वायु यातायात की विशेषताएँ,

(viii) मौसम संबंधी घटनाएँ,

(ix) आपातकालीन, खोजबीन और बचाव योजनाएँ, और

(x) किसी विशेष वायु यातायात सेवा यूनिट के लिए उपयुक्त माना जाने वाला कोई अन्य विषय।

(ख) अनुभव - वह अपना प्रमाणपत्र प्रस्तुत करेगा -

(i) लागू रेटिंग के लिए एक अनुमोदित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम संतोषजनक रूप से पूरा किया हो; और

(ii) उस यूनिट में कम-से-कम डेढ़ महीने की अवधि के लिए ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण से गुजरा हो, जिसके लिए रेटिंग मांगी जा रही है, जिसके दौरान कम से कम नब्बे घंटे का प्रशिक्षण पूरा किया गया हो।

(ग) कौशल - एक बोर्ड या परीक्षक द्वारा उसे सुरक्षित, सुव्यवस्थित और शीघ्र विमानक्षेत्र नियंत्रण सेवा प्रदान करने के लिए उसके कौशल, निर्णय और कार्य-निष्पादन के संबंध में सफल मूल्यांकन किया गया हो, जिसमें खतरों और त्रुटियों की पहचान और प्रबंधन शामिल है, और यह मूल्यांकन ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण अपेक्षाएं पूरी होने के तुरंत बाद किया जाएगा।

2. **विधिमान्यता** - यदि किसी वायु यातायात नियंत्रक ने छह महीने से अधिक की अवधि के लिए रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग नहीं किया है तो रेटिंग अमान्य हो जाएगी।

3. **पुनर्विधिमान्यकरण** - रेटिंग को नियम 98 के अनुसार पुनः विधिमान्य किया जाएगा।

4. **विशेषाधिकार** - (क) रेटिंग धारक के विशेषाधिकार उस विमानक्षेत्र पर विमानक्षेत्र नियंत्रण सेवा प्रदान करना या उसके प्रावधान की पर्यवेक्षण करना होगा जिसके लिए उसे रेटिंग दिया गया है।

(ख) विशेषाधिकारों का प्रयोग करने से पहले, रेटिंग धारक को सभी प्रासंगिक और वर्तमान जानकारी से परिचित होना चाहिए।

अनुभाग ड

अप्रोच नियंत्रण प्रक्रियात्मक रेटिंग

1. **रेटिंग जारी करने के लिए अपेक्षाएं** - अप्रोच नियंत्रण प्रक्रियात्मक रेटिंग के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा, अर्थात्: -

(क) ज्ञान - उसके पास एक वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति या एक छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति होना चाहिए और उसने किसी विशेष स्थान पर अप्रोच नियंत्रण यूनिट के लिए कम-से-कम निम्नलिखित विषयों में परीक्षा उत्तीर्ण करके अपेक्षित ज्ञान का स्तर प्रदर्शित किया हो, अर्थात्:

- (i) वायु क्षेत्र की संरचना;
- (ii) लागू नियम, प्रक्रियाएँ और जानकारी का स्रोत;
- (iii) वायु दिक्चालन प्रसुविधाएँ;
- (iv) वायु यातायात नियंत्रण उपकरण और उसका उपयोग;
- (v) भू-भाग और प्रमुख स्थलचिह्न;
- (vi) वायु यातायात और यातायात प्रवाह की विशेषताएँ;
- (vii) मौसम संबंधी घटनाएँ;

- (viii) आपातकालीन और खोजबीन और बचाव योजनाएँ;
- (ix) किसी विशेष वायु यातायात सेवा यूनिट के लिए उपयुक्त माना जाने वाला कोई अन्य विषय।
- (ख) अनुभव - वह अपना प्रमाणपत्र प्रस्तुत करेगा -
- (i) लागू रेटिंग के लिए एक अनुमोदित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम संतोषजनक रूप से पूरा किया हो; और
- (ii) उस यूनिट में कम-से-कम तीन महीने की अवधि के लिए ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण से गुजरा हो, जिसके दौरान कम से कम एक-सौ-अस्सी घंटे का प्रशिक्षण पूरा किया गया हो, जिसके लिए रेटिंग मांगी जा रही है।
- (ग) कौशल - एक बोर्ड या परीक्षक द्वारा उसे सुरक्षित, सुव्यवस्थित और शीघ्र अप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने के लिए उसके कौशल, निर्णय और कार्य-निष्पादन के संबंध में सफल मूल्यांकन किया गया हो, जिसमें खतरों और त्रुटियों की पहचान और प्रबंधन शामिल है, और यह मूल्यांकन ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण अपेक्षाएं पूरी होने के तुरंत बाद किया जाएगा।
2. **विधिमान्यता** - यदि किसी वायु यातायात नियंत्रक ने छह महीने से अधिक की अवधि के लिए रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग नहीं किया है तो रेटिंग अमान्य हो जाएगी।
3. **पुनर्विधिमान्यकरण** - एक रेटिंग को नियम 98 के अनुसार पुनः विधिमान्य किया जाएगा।
4. **विशेषाधिकार** - (क) धारक के विशेषाधिकार उस यूनिट के वायु क्षेत्र के क्षेत्राधिकार या उसके हिस्से के भीतर अप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करना या उसके प्रावधानों का पर्यवेक्षण करना होगा जिसके लिए उसे रेटिंग दिया गया है।
- (ख) विशेषाधिकारों का प्रयोग करने से पहले, रेटिंग धारक को सभी प्रासंगिक और वर्तमान जानकारी से परिचित होना चाहिए।

अनुभाग - च

अप्रोच नियंत्रण निगरानी रेटिंग

1. **रेटिंग जारी करने के लिए अपेक्षाएं** - अप्रोच नियंत्रण निगरानी रेटिंग के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा, अर्थात्:
- (क) **ज्ञान** - उसके पास एक वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति या एक छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति होना चाहिए और उसने किसी विशेष स्थान पर जिम्मेदारी के क्षेत्र के संबंध में कम से कम निम्नलिखित विषयों में परीक्षा उत्तीर्ण करके अपेक्षित ज्ञान का स्तर प्रदर्शित किया हो, अर्थात्:
- (i) वायु क्षेत्र की संरचना;
- (ii) लागू नियम, प्रक्रियाएँ और जानकारी का स्रोत;
- (iii) वायु दिक्चालन प्रसुविधाएँ;
- (iv) वायु यातायात नियंत्रण उपकरण और उसका उपयोग;
- (v) भू-भाग और प्रमुख स्थलचिह्न;
- (vi) वायु यातायात और यातायात प्रवाह की विशेषताएँ;
- (vii) मौसम संबंधी घटनाएँ;
- (viii) आपातकालीन और खोजबीन और बचाव योजनाएँ;

(ix) लागू वायु यातायात सेवा निगरानी प्रणालियों और संबंधित उपकरणों के सिद्धांत, उपयोग और सीमाएं;

(x) वायु यातायात सेवा निगरानी सेवा के प्रावधान के लिए प्रक्रियाएँ, जैसा उपयुक्त हो, जिसमें उचित भू-भाग निकासी सुनिश्चित करने की प्रक्रियाएं शामिल हैं;

(xi) किसी विशेष वायु यातायात सेवा इकाई के लिए उपयुक्त माना जाने वाला कोई अन्य विषय।

(ख) अनुभव - वह अपना प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा -

(i) निगरानी प्रणाली पर एक अनुमोदित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम सफलतापूर्वक पूरा किया हो; और

(ii) उस यूनिट में कम-से-कम तीन महीने की अवधि के लिए ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण से गुजरा हो, जिसके दौरान कम-से-कम एक सौ अस्सी घंटे का प्रशिक्षण पूरा किया गया हो, जिसके लिए रेटिंग मांगी जा रही है:

परंतु उप-खंड (i) में निर्दिष्ट अपेक्षाएँ किसी अन्य विमानक्षेत्र के लिए अप्रोच/क्षेत्र निगरानी रेटिंग धारण करने वाले अथवा पहले से धारित वायु यातायात नियंत्रक के लिए अपेक्षित नहीं होगी।

(ग) कौशल - एक बोर्ड या परीक्षक द्वारा उसे सुरक्षित, सुव्यवस्थित और शीघ्र अप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने के लिए उसके कौशल, निर्णय और कार्य-निष्पादन के संबंध में सफल मूल्यांकन किया गया हो, जिसमें खतरों और त्रुटियों की पहचान और प्रबंधन शामिल है, और यह मूल्यांकन ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण अपेक्षाएँ पूरी होने के तुरंत बाद किया जाएगा।

2. **विधिमान्यता** - यदि किसी वायु यातायात नियंत्रक ने छह महीने से अधिक की अवधि के लिए रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग नहीं किया है तो रेटिंग अमान्य हो जाएगी।

3. **पुनर्विधिमान्यकरण** - एक रेटिंग को नियम 98 के अनुसार पुनः विधिमान्य किया जाएगा।

4. **विशेषाधिकार** - (क) धारक के विशेषाधिकार उस विमानक्षेत्र या विमानक्षेत्रों के लिए लागू वायु यातायात सेवा निगरानी प्रणालियों के उपयोग के साथ अप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करना या उसके प्रावधान की निगरानी करना होगा जिसके लिए उसे रेटिंग दिया गया है, जो अप्रोच कंट्रोल सेवा प्रदान करने वाली यूनिट के क्षेत्राधिकार में आने वाले वायु क्षेत्र या उसके हिस्से के भीतर हो।

(ख) विशेषाधिकारों का प्रयोग करने से पहले, रेटिंग धारक को सभी प्रासंगिक और वर्तमान जानकारी से परिचित होना चाहिए।

अनुभाग छ

क्षेत्र नियंत्रण प्रक्रियात्मक रेटिंग

1. रेटिंग जारी करने के लिए अपेक्षाएँ - क्षेत्र नियंत्रण प्रक्रियात्मक रेटिंग के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा, अर्थात्:

(क) ज्ञान - उसके पास एक वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति या एक छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति होना चाहिए और उसने संबंधित क्षेत्र नियंत्रण यूनिट के संबंध में निम्नलिखित विषयों में परीक्षा उत्तीर्ण करके अपेक्षित ज्ञान का स्तर प्रदर्शित किया हो, अर्थात्:

(i) वायु क्षेत्र की संरचना;

(ii) लागू नियम, प्रक्रियाएँ और जानकारी का स्रोत;

- (iii) वायु दिक्चालन प्रसुविधाएँ;
 - (iv) वायु यातायात नियंत्रण उपकरण और उसका उपयोग;
 - (v) भू-भाग और प्रमुख स्थलचिह्न;
 - (vi) वायु यातायात और यातायात प्रवाह की विशेषताएँ;
 - (vii) मौसम संबंधी घटनाएँ;
 - (viii) आपातकालीन और खोज और बचाव योजनाएँ;
 - (ix) किसी विशेष वायु यातायात सेवा इकाई के लिए उपयुक्त माना जाने वाला कोई अन्य विषय।
- (ख) अनुभव - वह अपना प्रमाणपत्र प्रस्तुत करेगा -
- (i) लागू रेटिंग के लिए एक अनुमोदित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम सफलतापूर्वक पूरा किया हो; और
 - (ii) उस यूनिट में कम-से-कम तीन महीने की अवधि के लिए ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण से गुजरा हो, जिसके दौरान कम-से-कम एक-सौ-अस्सी घंटे का प्रशिक्षण पूरा किया गया हो, जिसके लिए रेटिंग मांगी जा रही है।
- (ग) कौशल - एक बोर्ड या परीक्षक द्वारा उसे सुरक्षित, सुव्यवस्थित और शीघ्र क्षेत्र नियंत्रण सेवा प्रदान करने के लिए उसके कौशल, निर्णय और कार्यनिष्पादन के संबंध में सफल मूल्यांकन किया गया हो, जिसमें खतरों और त्रुटियों की पहचान और प्रबंधन शामिल है, और यह मूल्यांकन ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण अपेक्षाएँ पूरी होने के तुरंत बाद किया जाएगा।
2. **विधिमान्यता** - यदि किसी वायु यातायात नियंत्रक ने छह महीने से अधिक की अवधि के लिए रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग नहीं किया है तो रेटिंग अमान्य हो जाएगी।
3. **पुनर्विधिमान्यकरण** - रेटिंग को नियम 98 के अनुसार पुनः विधिमान्य किया जाएगा।
4. **विशेषाधिकार** - (क) धारक के विशेषाधिकार उस नियंत्रण क्षेत्र के वायु क्षेत्र के क्षेत्राधिकार या उसके हिस्से के भीतर क्षेत्र नियंत्रण सेवा प्रदान करना या उसके प्रावधान की निगरानी करना होगा जिसके लिए उसे रेटिंग दिया गया है।
- (ख) विशेषाधिकारों का प्रयोग करने से पहले, अनुज्ञप्ति धारक को सभी प्रासंगिक और वर्तमान जानकारी से परिचित होना चाहिए।

अनुभाग ज

क्षेत्र नियंत्रण निगरानी रेटिंग

1. **रेटिंग जारी करने के लिए अपेक्षाएँ**- क्षेत्र नियंत्रण निगरानी रेटिंग के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा, अर्थात्:
- (क) ज्ञान - उसके पास एक वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति या एक छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति होना चाहिए और उसने किसी विशेष यूनिट की जिम्मेदारी के क्षेत्र के संबंध में कम-से-कम निम्नलिखित विषयों में परीक्षा उत्तीर्ण करके अपेक्षित ज्ञान का स्तर प्रदर्शित किया हो, अर्थात्:
 - (i) वायु क्षेत्र की संरचना;
 - (ii) लागू नियम, प्रक्रियाएँ और जानकारी का स्रोत;
 - (iii) वायु दिक्चालन प्रसुविधाएँ;
 - (iv) वायु यातायात नियंत्रण उपकरण और उसका उपयोग;

- (v) भू-भाग और प्रमुख स्थलचिह्न;
- (vi) वायु यातायात और यातायात प्रवाह की विशेषताएँ;
- (vii) मौसम संबंधी घटनाएँ;
- (viii) आपातकालीन और खोजबीन और बचाव योजनाएँ;
- (ix) लागू वायु यातायात सेवा निगरानी प्रणालियों और संबंधित उपकरणों के सिद्धांत, उपयोग और सीमाएँ;
- (x) वायु यातायात सेवा निगरानी सेवा के प्रावधान के लिए प्रक्रियाएँ, जैसा उपयुक्त हो, जिसमें उचित भू-भाग निकासी सुनिश्चित करने की प्रक्रियाएँ शामिल हैं;
- (xi) किसी विशेष वायु यातायात सेवा यूनिट के लिए उपयुक्त माना जाने वाला कोई अन्य विषय।

(ख) अनुभव - वह अपना प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा -

- (i) निगरानी प्रणाली पर एक अनुमोदित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम सफलतापूर्वक पूरा किया हो;
- (ii) उस यूनिट में कम-से-कम तीन महीने की अवधि के लिए ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण से गुजरा हो, जिसके दौरान कम-से-कम एक सौ अस्सी घंटे का प्रशिक्षण पूरा किया गया हो, जिसके लिए रेटिंग मांगी जा रही है:

परंतु उप-खंड (i) में निर्दिष्ट अपेक्षाएँ किसी अन्य हवाई अड्डे के लिए अप्रोच/क्षेत्र निगरानी रेटिंग धरण करने वाले या पहले से धारित वायु यातायात नियंत्रक के लिए आवश्यक नहीं होगी।

(ग) कौशल - एक बोर्ड या परीक्षक द्वारा उसे सुरक्षित, सुव्यवस्थित और शीघ्र क्षेत्र नियंत्रण सेवा प्रदान करने के लिए उसके कौशल, निर्णय और प्रदर्शन के संबंध में सफल मूल्यांकन किया गया हो, जिसमें खतरों और त्रुटियों की पहचान और प्रबंधन शामिल है, और यह मूल्यांकन ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण आवश्यकता पूरी होने के तुरंत बाद किया जाएगा।

2. **विधिमान्यता-** यदि किसी वायु यातायात नियंत्रक ने छह महीने से अधिक की अवधि के लिए रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग नहीं किया है तो रेटिंग अमान्य हो जाएगी।

3. **पुनर्विधिमान्यकरण** - रेटिंग को नियम 98 के अनुसार पुनः विधिमान्य किया जाएगा।

4. **विशेषाधिकार** - (क) धारक के विशेषाधिकार उस नियंत्रण क्षेत्र के वायु क्षेत्र या उसके हिस्से के भीतर लागू वायु यातायात सेवा निगरानी प्रणालियों के उपयोग के साथ क्षेत्र नियंत्रण सेवा प्रदान करना या उसके प्रावधान की निगरानी करना होगा जिसके लिए अनुज्ञप्ति धारक को रेटिंग दिया गया है।

(ख) विशेषाधिकारों का प्रयोग करने से पहले, अनुज्ञप्ति धारक को सभी प्रासंगिक और वर्तमान जानकारी से परिचित होना चाहिए।

अनुभाग झ

समुद्री नियंत्रण रेटिंग

1. **रेटिंग जारी करने के लिए अपेक्षाएँ-** समुद्री नियंत्रण रेटिंग के लिए आवेदक को निम्नलिखित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा, अर्थात्: -

(क) ज्ञान - उसके पास एक वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति या एक छात्र वायु यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्ति होना चाहिए और उसने किसी विशेष स्थान पर अपनी जिम्मेदारी के क्षेत्र में एक समुद्री नियंत्रण यूनिट के लिए कम-से-कम निम्नलिखित विषयों में परीक्षा उत्तीर्ण करके ज्ञान का स्तर प्रदर्शित किया हो, अर्थात्: -

- (i) वायु क्षेत्र की संरचना;
 - (ii) लागू नियम, प्रक्रियाएँ और जानकारी का स्रोत;
 - (iii) वायु दिक्चालन प्रसुविधाएँ;
 - (iv) वायु यातायात नियंत्रण उपकरण और उसका उपयोग;
 - (v) निगरानी प्रणालियों के सिद्धांत, उपयोग और सीमाएं यदि कोई हो और संबंधित उपकरण;
 - (vi) भू-भाग और प्रमुख स्थलचिह्न;
 - (vii) वायु यातायात और यातायात प्रवाह की विशेषताएँ;
 - (viii) मौसम संबंधी घटनाएँ;
 - (ix) आपातकालीन और खोजबीन और बचाव योजनाएँ;
 - (x) किसी विशेष वायु यातायात सेवा यूनिट के लिए उपयुक्त माना जाने वाला कोई अन्य विषय।
- (ख) अनुभव - वह अपना प्रमाण पत्र प्रस्तुत करेगा -
- (i) एक क्षेत्र नियंत्रण प्रशिक्षण पाठ्यक्रम सफलतापूर्वक पूरा किया हो;
 - (ii) उस यूनिट में कम-से-कम तीन महीने की अवधि के लिए ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण से गुजरा हो, जिसके दौरान कम-से-कम एक सौ अस्सी घंटे का प्रशिक्षण पूरा किया गया हो, जिसके लिए रेटिंग मांगी जा रही है।
- (ग) कौशल - एक बोर्ड या परीक्षक द्वारा उसे सुरक्षित, सुव्यवस्थित और शीघ्र वायु यातायात नियंत्रण सेवा प्रदान करने के लिए उसके कौशल, निर्णय और कार्यनिष्पादन के संबंध में सफल मूल्यांकन किया गया हो, जिसमें समुद्री कंट्रोल केंद्र में खतरों और त्रुटियों की पहचान और प्रबंधन शामिल है, और यह मूल्यांकन ऑन-द-जॉब प्रशिक्षण अपेक्षाएँ पूरी होने के तुरंत बाद किया जाएगा।
2. **विधिमान्यता** - यदि किसी वायु यातायात नियंत्रक ने छह महीने से अधिक की अवधि के लिए रेटिंग के विशेषाधिकारों का प्रयोग नहीं किया है तो रेटिंग अमान्य हो जाएगी।
3. **पुनर्विधिमान्यकरण** - रेटिंग को नियम 98 के अनुसार पुनः विधिमान्य किया जाएगा।
4. **विशेषाधिकार** - (क) धारक के विशेषाधिकार समुद्री नियंत्रण के वायु क्षेत्र के क्षेत्राधिकार या उसके हिस्से के भीतर समुद्री कंट्रोल सेवा प्रदान करना या उसके प्रावधान की निगरानी करना होगा जिसके लिए अनुज्ञप्ति धारक को रेटिंग दिया गया है।
- (ख) विशेषाधिकारों का प्रयोग करने से पहले, अनुज्ञप्ति धारक को सभी प्रासंगिक और वर्तमान जानकारी से परिचित होना चाहिए।

अनुसूची III

(भाग VI देखें)

वैमानिक दूरसंचार

1. **वैमानिक प्रसुविधा अपेक्षाएं** - किसी वैमानिक दूरसंचार केंद्र पर संस्थापित की जाने वाली या प्रयुक्त होने वाली संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन प्रसुविधा के प्रमाणीकरण के लिए आवेदक यह सुनिश्चित करने के लिए प्रक्रिया संस्थापित करेगा कि -

- (i) आरंभ करने से पूर्व आवेदक के प्रमाणपत्र में शामिल करने के लिए आशयित प्रत्येक प्रसुविधा
- (क) उस प्रसुविधा के लिए विनिर्दिष्ट लागू प्रचालनात्मक विनिर्देशन की पूर्ति के लिए बनाई गई है और प्रतिष्ठापित की गई है;
- (ख) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट और लागू प्रणाली विशिष्टताओं और विनिर्देशन मानक के अनुरूप हैं;
- (ग) तार अधिनियम, 2023 (2023 का 44) तथा उसके अधीन बनाए गए नियमों के अनुपालन में रेडियो फ्रीक्वेंसी प्रचालन अनुज्ञप्ति आबंटित की गई हैं; और
- (घ) एक पहचान कोड या कॉल चिन्ह आबंटित किया गया है।
- (ii) आवेदक के प्रमाणपत्र में सूचीबद्ध प्रत्येक प्रसुविधा समुचित विद्युत आपूर्ति से लगाई गई है और जो विमान यातायात सेवा की आवश्यकताओं के लिए समुचित प्रचालन या समर्थन कर रही रेडियो दिक्चालन सेवा की निरंतरता सुनिश्चित करने से अभिप्रेत है. और
- (iii) किसी वैमानिक दूरसंचार केन्द्र पर संस्थापित या प्रयुक्त की जाने वाली संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन प्रसुविधा के प्रमाणीकरण के लिए कोई आवेदक, जो स्थल परीक्षण करने के लिए अस्थायी वैमानिक सुविधा प्रचालित करने का आशय रखता है, उसे उक्त परीक्षण कराने के लिए एक प्रक्रिया स्थापित करेगा।

2. संचार, दिक्चालन, निगरानी निर्देशिका. - संचार, दिक्चालन, निगरानी निर्देशिका में सुसंगत सूचना के अतिरिक्त किसी अन्य निम्नलिखित सूचना और विवरण निहित होंगे, अर्थात:-

(क) सामान्य. सामान्य सूचना के अन्तर्गत निर्देशिका का प्रयोजन और कार्यक्षेत्र, प्रमाणपत्र धारक का प्रबंधन और संगठन ढांचा, संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन प्रसुविधा, के प्रमाणीकरण की विधिक अपेक्षा, प्रमाणपत्र के उपयोग के लिए शर्तें, प्रसुविधा की स्थिति के संबंध में सूचना के प्रचार-प्रसार के लिए वैमानिक सूचना प्रणाली की उपलब्धता है।

(ख) कार्मिकों की अपेक्षा (i) आवेदक के प्रमाणपत्र में सूचीबद्ध प्रत्येक सेवा सुनिश्चित करने के लिए सुरक्षित, सक्षम, निरन्तर तथा शास्वत रीति में प्रवीण कार्मिकों ने समुचित विवरण और प्रसुविधाओं के अनुरक्षण के लिए अपेक्षित कार्मिकों की संख्या को नीति के अनुसार निर्देशिका में समुचित रूप से विनिर्दिष्ट किया जाएगा।

(ii) प्रसुविधा के अनुरक्षण और प्रचालन के लिए या प्रमाणपत्र में सूचीबद्ध किसी प्रसुविधा को प्रचालन सेवा में रखने के लिए प्रवीण कार्मिकों को नियोजित करने या प्राधिकृत करने की प्रक्रिया को प्रणाली में स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट किया जाएगा -

(क) प्रवीण कार्मिकों की सक्षमता का मूल्यांकन;

(ख) प्रवीण कार्मिकों की निरन्तर सक्षमता को बनाए रखना, और

(ग) प्रवीण कार्मिकों के लिए प्राधिकार की परिधि।

(ग) संचार, दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन प्रसुविधाओं के मानक. (i) डिजाइन, प्रतिष्ठापन, आरंभ और परीक्षण, प्रचालन एवं अनुरक्षण संबंधी तकनीकी मानकों के विवरण जो प्रसुविधा के लिए लागू है;

(ii) इसके अंतर्गत विनिर्माता द्वारा ऐसी प्रसुविधा के लिए विनिर्दिष्ट कोई मानक भी होगा;

(iii) जहां संगत मानक का अनुपालन नहीं किया गया है, वहां अनुपालन न करने के कारण का विवरण एवं प्रसुविधा के निष्पादन के रूप में उपलब्ध सेवा पर इसका प्रभाव तथा वायु यातायात सेवाओं और वायुयान प्रचालन पर इसके प्रभाव का स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाएगा;

घ) तकनीकी प्रसुविधा का विवरण. - संचार, दिक्चालन, निगरानी या वायु यातायात प्रबंधन प्रसुविधा प्रत्येक के लिए मूल निष्पादन विवरणकर्ता (कार्यात्मक विनिर्देशन) ।

(ड.) प्रचालन और अनुरक्षण योजना. विनिर्माता द्वारा अपेक्षित प्रसुविधा के प्रलेखीकरण, अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (इकाओ) द्वारा सुसंगत दस्तावेज या प्रत्येक प्रसुविधा के कार्य निष्पादन एवं अनुरक्षण अपेक्षाओं के अपने ज्ञान पर आधारित प्रमाण पत्र के धारक द्वारा विकसित या परिवर्तित दस्तावेज सहित संचार, दिक्चालन, निगरानी या वायु यातायात प्रबंधन प्रसुविधा प्रत्येक के लिए प्रचालन और अनुरक्षण योजना।

(च) सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली. व्यवस्थित और समुचित सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली संबंधी सूचना यह सुनिश्चित करेगी कि संचार, दिक्चालन, निगरानी या वायु यातायात प्रबंधन प्रसुविधा उपलब्ध कराने में सुरक्षा बरती गई है।

(छ) परीक्षण उपस्कर. (i) उपस्कर के परीक्षण तथा मापन के विवरण इसके अंतर्गत भी है जो अंशशोधन स्थिति सहित इसकी सभी प्रसुविधाओं के प्रचालन, निष्पादन, निरीक्षण और अनुरक्षण के लिए आवश्यक है;

(ii) प्रसुविधा प्रचालन और अनुरक्षण योजना या प्रत्येक प्रसुविधा के लिए प्रचालन और अनुरक्षण अनुदेशों को विनिर्दिष्ट किया जाएगा कि प्रचालन एवं अनुरक्षण के प्रत्येक स्तर के लिए उपस्कर का परीक्षण आवश्यक है।

(ज) सेवा में व्यवधान. यदि संचार दिक्चालन, निगरानी या विमान यातायात प्रबंधन प्रसुविधा बाधित होती है, तो प्रक्रिया के ब्यौरे का उपयोग किया जाए।

(झ) प्रक्रियाएं. प्रतिष्ठापन, प्रचालन, अनुरक्षण से संबंधी सभी क्रियाकलापों को संचालित करने की प्रक्रिया और संचार, दिक्चालन एवं संबंधित प्रत्येक के उत्तरदायित्व व जवाबदेही का स्पष्ट रूप में उल्लेख करते हुए अन्य मामलों की प्रक्रिया।

(ञ) परिवर्तन के लिए प्रक्रिया (i) प्रसुविधा, इसके प्रचालन और अनुरक्षण योजना के लिए की जाने वाली प्रक्रिया।

(ii) प्रक्रिया परिवर्तन प्रमाणपत्र धारक की परिधि में एक यथोचित प्राधिकरण की स्थापना करेगी जो प्रचालन तथा अनुरक्षण प्रक्रिया और प्रचालनात्मक सेवा की प्रसुविधाओं को समाप्त करने या वापसी के लिए कोई परिवर्तन करने का मूल्यांकन तथा प्राधिकृत कर सकेगा; और

(iii) प्रचालन निर्देशिका सहित लाजिस्टिक सेवा सहयोग तथा संगत दस्तावेज का संशोधन।

(ट) दस्तावेज नियंत्रण. निर्देशिका सेवा प्रमाण पत्र में धारक के दस्तावेज की नियंत्रण प्रक्रिया जो इस संबंध में संबंधित अपेक्षाएं हैं, का उल्लेख होगा।

(ठ) गुणता नियंत्रण. कार्मिकों के उपयोग एवं मार्गदर्शन के लिए संचार, दिक्चालन, निगरानी या वायु यातायात प्रबंधन प्रसुविधा उपलब्ध कराने और उस संगठन के कार्यकलापों से संबंधित नीतियों, प्रक्रिया, पद्धति की सूचना संबंधी ब्यौरे।

(ड) सुरक्षा. - (i) प्रमाण पत्र धारक यह सुनिश्चित करेगा कि वैमानिक दूरसंचार केन्द्रों पर उपस्कर की सुरक्षा और प्रतिष्ठापन के लिए समुचित उपाय कर दिए गए हैं।

(ii) विमानक्षेत्र के बाहर स्थित वैमानिक दूरसंचार केन्द्रों की समुचित सुरक्षा के लिए बाड़ भी लगाई जाएगी।

अनुसूची IV

अनुसूचित हवाई परिवहन सेवाओं के प्रचालन के लिए हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र अनुदत्त करना

[नियम 183 के उप-नियम (1) और (2) तथा भाग VII देखें]

1. नियम 183 के उपनियम (1) और (2) के अनुसरण में अनुसूचित हवाई परिवहन सेवाएं परिचालित करने के लिए हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र (जिसे इसके पश्चात हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र कहा जाएगा) अनुदत्त किया जा सकता है, या तो -

- (i) भारत के नागरिक को, अथवा
- (ii) किसी कंपनी या निगमित निकाय को, परंतु-
 - (क) यह भारत में पंजीकृत हो और इसका मुख्य व्यावसायिक स्थान भारत में हो;
 - (ख) इसका अध्यक्ष और कम-से-कम दो-तिहाई निदेशक भारत के नागरिक हों; और
 - (ग) इसका सारवान् स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण भारतीय नागरिकों में निहित हो।

स्पष्टीकरण - खंड (ग) के प्रयोजन के लिए, 'भारतीय नागरिक' अभिव्यक्ति में भारत का एक नागरिक शामिल है जो भारत के बाहर रह रहा है, लेकिन नागरिकता अधिनियम, 1955 (1955 का 57) की धारा 7क के अर्थ में 'भारत का प्रवासी नागरिक कार्डधारक' या भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग I, खंड 1, दिनांक 9 जनवरी, 2015 को प्रकाशित अधिसूचना संख्या 26011/01/2014-आई.सी.आई. दिनांक 09 जनवरी, 2015 के तहत 'भारत का प्रवासी नागरिक कार्डधारक' माने जाने वाले 'भारतीय मूल के व्यक्ति कार्डधारक' शामिल नहीं होंगे।

2. महानिदेशक हवाई प्रचालक प्रमाणपत्रों के लिए आवेदनों की जांच करने और ऐसे हवाई प्रचालक प्रमाण पत्रों को जारी करने, रद्द करने या निलंबित करने के लिए प्राधिकृत होंगे।

3. (1) हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र के लिए आवेदन महानिदेशक को, हवाई परिवहन सेवाओं को प्रारंभ करने के प्रस्तावित तिथि से कम-से-कम छह माह पूर्व, ऐसे प्ररूप और तरीके से किया जाएगा जैसा महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट किया जाए, जिस पर आवेदक या आवेदक और आवेदन द्वारा इस निमित्त विधिवत् प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे।

(2) आवेदक, महानिदेशक को आवेदन करने से पहले, केंद्रीय सरकार को ऐसे प्ररूप और तरीके से आवेदन करके अपनी प्रस्तावित हवाई परिवहन सेवाओं के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त करेगा जैसा कि महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट किया जा सकता है।

(3) केंद्रीय सरकार उप-पैरा (2) के तहत प्राप्त अनापत्ति प्रमाण पत्र के आवेदन पर विचार करेगी, जिसमें आवेदक की वित्तीय सुदृढ़ता, उसकी परिचालन योजना, उसके निदेशकों सहित आवेदक संगठन की सुरक्षा दृष्टिकोण से निकासी, और कोई अन्य कारक जो नीतिगत दृष्टिकोण से प्रस्तावित हवाई परिवहन सेवाओं पर असर डाल सकता है, जैसे कारकों को ध्यान में रखा जाएगा।

(4) केंद्रीय सरकार द्वारा प्रदत्त अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी होने की तिथि से तीन वर्ष की अवधि के लिए वैध होगा।

4. इस अनुसूची के तहत हवाई परिवहन सेवाओं के लिए हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र निम्नलिखित श्रेणियों में प्रदान किया जा सकता है, अर्थात्: -

- (क) अनुसूचित हवाई परिवहन सेवाएँ (यात्री) ;
- (ख) अनुसूचित कम्प्यूटर हवाई परिवहन सेवाएँ (यात्री) ; और
- (ग) अनुसूचित हवाई परिवहन सेवाएँ (कार्गो)।

स्पष्टीकरण - अनुसूचित कम्प्यूटर हवाई परिवहन सेवाएँ महानिदेशक द्वारा समय-समय पर निर्दिष्ट हवाई अड्डों और/या हेलीपैडों के बीच संचालित की जाएंगी।

5. इस अनुसूची के तहत हवाई प्रचालक प्रमाण पत्र के धारक द्वारा परिचालन के लिए केवल मल्टी-इंजन वायुयानों का उपयोग किया जाएगा जिनकी अधिकतम प्रमाणित टेक-ऑफ द्रव्यमान हवाई जहाजों के मामले में 5700 किलोग्राम से कम नहीं और हेलीकॉप्टरों के मामले में 3175 किलोग्राम से कम नहीं होगा और वायुयानों को महानिदेशक द्वारा समय-समय पर निर्दिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करना होगा:

परंतु अनुसूचित कम्प्यूटर हवाई परिवहन सेवाओं (यात्री) का प्रचालक 5700 किलोग्राम से कम लेकिन 40000 किलोग्राम से अधिक न होने वाले प्रमाणित टेक-ऑफ द्रव्यमान वाले वायुयानों का उपयोग कर सकता है:

परंतु यह और कि टरबाइन-संचालित सिंगल इंजन हवाई जहाज जिनकी अधिकतम प्रमाणित टेक-ऑफ द्रव्यमान 5700 किलोग्राम से कम है और टरबाइन-संचालित सिंगल इंजन हेलीकॉप्टर जिनकी अधिकतम प्रमाणित टेक-ऑफ द्रव्यमान 3175 किलोग्राम से कम है, का उपयोग अनुसूचित कम्प्यूटर हवाई परिवहन सेवाओं के तहत परिचालन के लिए निम्नलिखित शर्तों के अधीन किया जा सकता है, अर्थात्: -

- (i) प्रमाणित यात्री सीटों की संख्या नौ से अधिक नहीं होगी;
- (ii) हवाई जहाज रात में और उपकरण मौसम संबंधी स्थितियों में परिचालन के लिए न्यूनतम उपकरणों से सुसज्जित होगा; और
- (iii) हेलीकॉप्टर केवल दिन के विजुअल फ्लाइट रूल्स (वीएफआर) के तहत उड़ाया जाएगा।

6. (1) महानिदेशक हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र के आवेदन पर यथासंभव शीघ्रता से विचार करेंगे और इस बात से संतुष्ट होने पर कि आवेदक निर्धारित अपेक्षाओं को पूरा करता है, उसमें निर्दिष्ट शर्तों के अधीन वायु प्रचालक प्रमाण पत्र प्रदान कर सकते हैं।

(2) महानिदेशक किसी भी समय आवेदक से कोई भी जानकारी प्रस्तुत करने की अपेक्षा कर सकते हैं जिसे महानिदेशक आवेदन पर निर्णय लेने के लिए आवश्यक समझते हैं। महानिदेशक आवेदक से किसी भी जानकारी के समर्थन में साक्ष्य प्रस्तुत करने की भी अपेक्षा कर सकते हैं जो आवेदक ने प्रस्तुत की हो।

7. हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र, उसमें निर्दिष्ट अवधि के अनुसार, पांच वर्ष से अनधिक अवधि के लिए वैध होगा तथा महानिदेशक द्वारा इसे पांच वर्ष से अनधिक अवधि के लिए नवीकृत किया जा सकेगा, जब वह संतुष्ट हो जाए कि आवेदक प्रमाणपत्र के तहत सेवाएं संतोषजनक ढंग से दे रहा है तथा वह सेवाएं जारी रखने की सामर्थ्य रखता है।

8. हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र में महानिदेशक द्वारा निर्धारित ऐसी जानकारी शामिल होगी।

9. हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र की मंजूरी किसी भी व्यक्ति को भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16), हवाई परिवहन अधिनियम, 1972 (1972 का 69) के प्रावधानों या उनके तहत बनाए गए नियमों या किसी अन्य कानूनी प्रावधानों का पालन करने की बाध्यता से किसी भी तरह से मुक्त नहीं करेगा।

10. इस अनुसूची के अनुसार परिचालित कोई भी अनुसूचित हवाई परिवहन सेवा हवाई मार्गों, वायुयानों और विमान कर्मीदल के संबंध में महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट सुरक्षा अपेक्षाओं का पालन करेगी।

11. (1) यदि महानिदेशक संतुष्ट हैं कि ऐसा करने के लिए पर्याप्त आधार है, तो वे लिखित रूप में कारण दर्ज करते हुए, हवाई प्रचालक प्रमाण पत्र को रद्द कर सकते हैं या किसी विशिष्ट अवधि के लिए निलंबित कर सकते हैं। वे किसी भी मामले की जांच के दौरान भी हवाई प्रचालक प्रमाण पत्र को निलंबित कर सकते हैं।

(2) उप-पैरा (1) में दी गई शक्ति की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, महानिदेशक हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र को ऐसी अवधि के लिए रद्द या निलंबित कर सकते हैं जैसा वे उचित समझें, यदि वे संतुष्ट हैं कि -

(क) हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र की किसी भी शर्त का अनुपालन नहीं किया गया है और यह विफलता हवाई प्रचालक प्रमाण पत्र के धारक या उसके किसी भी सेवक या एजेंट की ओर से किसी जानबूझकर किए गए कार्य या चूक के कारण हुई है, भले ही सेवक या एजेंट का ऐसा जानबूझकर किया गया कार्य या चूक वायु प्रचालक प्रमाणपत्र के धारक की जानकारी या अनुमोदन से हुई हो या नहीं; अथवा

(ख) हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र का धारक एक सुरक्षित, कुशल और विश्वसनीय सेवा संस्थापित करने में विफल रहा है; अथवा

(ग) हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र के धारक के वित्तीय संसाधनों या उसके द्वारा हुए नुकसान को देखते हुए, उस पर सेवा के परिचालन को सुरक्षित, कुशल और विश्वसनीय तरीके से जारी रखने के लिए भरोसा नहीं किया जा सकता है; अथवा

(घ) हवाई प्रचालक प्रमाण पत्र धोखाधड़ी से प्राप्त किया गया था; अथवा

(ङ) हवाई प्रचालक प्रमाण पत्र के धारक की सुरक्षा निकासी केंद्रीय सरकार द्वारा वापस ले ली गई है या वंचित कर दी गई है।

(3) उप-पैरा (1) या उप-पैरा (2) के तहत कोई भी कार्रवाई करने से पहले, महानिदेशक हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र के धारक को लिखित में कम-से-कम पंद्रह दिन का नोटिस देंगे, जिसमें उन आधारों को निर्दिष्ट किया जाएगा जिन पर हवाई प्रचालक प्रमाण-पत्र को रद्द करने या, जैसा भी मामला हो, निलंबित करने का प्रस्ताव है और उसे प्रस्तावित कार्रवाई के खिलाफ लिखित रूप में या महानिदेशक के समक्ष व्यक्तिगत रूप से उपस्थित होकर कारण बताने का अवसर देंगे।

(4) उप-पैरा (3) में निहित किसी भी बात के बावजूद, महानिदेशक, यदि उनके पास विश्वसनीय जानकारी पर यह विश्वास करने का कारण है कि सार्वजनिक सुरक्षा के हित में ऐसा करना समीचीन है, तो आगे की जांच करने और कार्रवाई करने के उद्देश्य से हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र को संक्षेपतः निलंबित कर सकते हैं।

(5) ऐसे रद्द करने या निलंबन की तिथि से हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र लागू नहीं रहेगा, जब तक कि अन्यथा निर्देश न दिया जाए।

12. महानिदेशक किसी भी समय, स्वप्रेरणा से या किसी भी पक्ष द्वारा किए गए आवेदन पर, अपने किसी भी आदेश में किसी आकस्मिक भूल या चूक से उत्पन्न होने वाली लिपिकीय या टंकण त्रुटि को ठीक कर सकते हैं।

13. इस अनुसूची के तहत प्रदान किया गया कोई भी हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र महानिदेशक की विशिष्ट अनुमति के बिना हस्तांतरित या नियत करने योग्य नहीं होगा:

परंतु परमिट के धारक की मृत्यु, या दिवालियेपन या धारक के व्यवसाय के संबंध में एक रिसीवर, प्रबंधक या ट्रस्टी की नियुक्ति की स्थिति में, उस व्यवसाय को उस समय संचालित करने वाला व्यक्ति, यदि वह उक्त घटना के 14

दिनों के भीतर महानिदेशक को एक नए परमिट के लिए आवेदन करता है, तो आवेदन का निपटारा होने तक, या जब तक महानिदेशक ने सार्वजनिक सुविधा के हित में अन्यथा निर्देश न दिया हो, अनुसूचित हवाई परिवहन सेवा के परिचालन को जारी रखने का हकदार होगा।

14. (1) हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र उसके धारक के मुख्य कार्यालय में रखा जाएगा और किसी भी मजिस्ट्रेट, कोई भी पुलिस अधिकारी जो पुलिस उपाधीक्षक के पद से नीचे का न हो, किसी भी सीमा शुल्क अधिकारी, नागर विमानन महानिदेशालय के किसी भी राजपत्रित अधिकारी, या केंद्रीय सरकार या महानिदेशक द्वारा लिखित में विशेष या सामान्य आदेश द्वारा इस संबंध में अधिकृत किसी अन्य व्यक्ति द्वारा मांग पर निरीक्षण के लिए प्रस्तुत किया जाएगा।

(2) हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र की एक प्रति हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र के धारक के मुख्य यातायात कार्यालय में सहजदृश्य स्थान पर प्रदर्शित की जाएगी।

(3) हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र की समाप्ति पर, चाहे समय बीतने से या इस अनुसूची के तहत महानिदेशक के निर्णय के परिणामस्वरूप या जब महानिदेशक द्वारा हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र निलंबित किया जाता है, तो धारक हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र को रद्द करने या पृष्ठांकन के लिए, जैसा भी मामला हो, महानिदेशक को सौंप देगा।

15. हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र का धारक महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट डाक या किसी अन्य वस्तुओं के परिवहन के लिए ऐसी सेवाएं प्रदान करेगा।

16. प्रत्येक व्यक्ति जिसे इस अनुसूची के तहत हवाई प्रचालक प्रमाणपत्र प्रदान किया गया है, वह महानिदेशक को ऐसे प्ररूप में प्रस्तुत करेगा जैसा कि उनके द्वारा निर्दिष्ट किया जा सकता है: -

(क) अनुज्ञाप्राप्त हवाई परिवहन सेवा और अन्य हवाई परिवहन परिचालन के संबंध में मासिक रिटर्न जो महानिदेशक के पास उस माह की समाप्ति के 45 दिनों के भीतर पहुंच जाना चाहिए, जिससे रिटर्न संबंधित है

(ख) प्रत्येक कैलेंडर वर्ष के दौरान सेवाओं या परिचालनों के वित्तीय परिणामों को दर्शाने वाला वार्षिक रिटर्न, जो कि रिटर्न से संबंधित वर्ष की समाप्ति के बाद महानिदेशक तक तीन महीने के भीतर पहुंच जाए; और

(ग) महानिदेशक द्वारा अपेक्षित ऐसे अन्य विवरण या रिटर्न।

अनुसूची V

(नियम 214 देखें)

अपराधों का दंड एवं उनका शमन

1. भारतीय वायुयान नियम, 2025 के तहत दंडनीय अपराध, जिसमें दो वर्ष तक का कारावास या एक करोड़ रुपए तक की शास्ति या दोनों हो सकते हैं।

सारणी 1

क्रम सं.	अपराध की प्रकृति	सुसंगत नियम
(1)	(2)	(3)
1.	रजिस्ट्रीकरण के बिना वायुयान चलाना	नियम 4 का खंड (क)
2.	नियम 6 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 6 का उप-नियम (1)
3.	नियम 8 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 8 का उप-नियम (1)
4.	अनुज्ञा के बिना उड़ते हुए वायुयान से हवाई सर्वेक्षण करना	नियम 10
5.	नियम 15 का उल्लंघन	नियम 15
6.	नियम 18 के खंड (क) का उल्लंघन	नियम 18 का खंड (क)
7.	नियम 19 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 19 का उप-नियम (1)
8.	नियम 25 के प्रावधानों का उल्लंघन	नियम 25
9.	नियम 117 के उप-नियम (14) का उल्लंघन	नियम 117 का उप नियम (14)
10.	नियम 168 का उल्लंघन	नियम 168
11.	नियम 169 के किसी भी प्रावधानों का अननुपालन	नियम 169
12.	उड़ान के दौरान मादक और मनः प्रभावी पदार्थ की खपत	नियम 174 का उप-नियम (1)
13.	अनुज्ञा के बिना वायुयान के अनधिकृत भाग में व्यक्तियों का वहन	नियम 176
14.	नियम 179 का उल्लंघन	नियम 179
15.	अनुज्ञा के बिना अनुसूचित हवाई परिवहन सेवा का परिचालन करना	नियम 183 के उप-नियम (1)

16.	विशेष अनुज्ञा या गैर-अनुसूचित प्रचालक के परमिट के बिना किसी गैर-अनुसूचित हवाई परिवहन सेवा का परिचालन करना	नियम 184 के उप नियम (1) अथवा (3)
17.	नियम 187 के उप नियम (1) का उल्लंघन	नियम 187 के उप नियम (1)
18.	नियम 188 के उप नियम (1) का उल्लंघन	नियम 188 के उप नियम (1)
19.	नियम 208 के प्रावधानों का उल्लंघन	नियम 208
20.	इन नियमों के उपबन्धों के अन्तर्गत किसी व्यक्ति भी व्यक्ति को उसके शक्तियों अथवा कर्तव्य-निर्वहन में बाधा देना	नियम 210
21.	नियम 211 का उल्लंघन	नियम 211

2. भारतीय वायुयान नियम, 2025 के तहत दंडनीय अपराध, जिसमें एक करोड़ रुपए तक की शास्ति या और जिनके शमन की राशि इस प्रकार है.-

सारणी 2

क्रम सं.	अपराध की प्रकृति	सुसंगत नियम	व्यक्ति द्वारा किए गए अपराध के शमन की राशि (रू. में)
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	अनुज्ञा के बिना विमानक्षेत्र पर फोटोग्राफी या वीडियोग्राफी करना	नियम 9 का उप-नियम (1)	एक लाख
2.	अनुज्ञा के बिना उड़ते हुए वायुयान से फोटोग्राफी या वीडियोग्राफी करना	नियम 10	दो लाख
3.	नियम 16 का उल्लंघन	नियम 16	पाँच लाख
4.	नियम 18 के खंड (ख) का उल्लंघन	नियम 18 का खंड (ख)	पच्चीस हजार
5.	नियम 66 के उप-नियम (3), (4) या (8) के अंतर्गत पूर्व अनुमोदन प्राप्त किए बिना नियम 66 के उप-नियम (1) के खंड (क) में उल्लिखित गतिविधियों का संचालन करना।	नियम 66 के उप-नियम (3), (4) और (8)	पाँच लाख
6.	नियम 70 के उप-नियम (3) के अंतर्गत अनुज्ञप्ति अभ्यर्पण न करना	नियम 70 का उप-नियम (3)	पचास हजार
7.	(उड़ान प्रशिक्षण संगठन के छात्र पायलट को छोड़कर) इन नियमों के तहत अनुज्ञप्ति नहीं दिए गए किसी व्यक्ति द्वारा नियम 72 के उप-नियम (1) अननुपालन	नियम 72 का उप-नियम (1)	बीस लाख
8.	नियम 104 का उल्लंघन	नियम 104	दो लाख
9.	नियम 112 के उल्लंघन में वायुयान को उड़ाना	नियम 112	पाँच लाख
10.	नियम 121 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 121 का उप-नियम (1)	पाँच लाख

11.	नियम 121 के उप-नियम (2) का उल्लंघन	नियम 121 का उप-नियम (2)	एक लाख
12.	कृत्रिम बस्तियों को बुझाने या ढकने/काम करने के आदेश का अनुपालन न करना	नियम 122	दो लाख
13.	नियम 123 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 123 का उप-नियम (1)	पाँच लाख
14.	नियम 123 के उप-नियम (2) का उल्लंघन	नियम 123 का उप-नियम (2)	दस लाख
15.	नियम 136 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 136 उप-नियम (1)	पचास हजार
16.	नियम 136 के उप-नियम (2) का उल्लंघन	नियम 136 उप-नियम (2)	दो लाख
17.	यात्री द्वारा नियम 174 के उप-नियम (2) का उल्लंघन	नियम 174 का उप-नियम (2)	पच्चीस हजार
18.	नियम 175 के उप-नियम (3) का उल्लंघन	नियम 175 का उप-नियम (3)	दस हजार
19.	नियम 185 के उप-नियम (1) का अनुज्ञप्ति या प्रमाणपत्र या अनुमोदन रहित किसी व्यक्ति द्वारा उल्लंघन	नियम 185 का उप-नियम (1)	पाँच लाख

3. जहां सारणी 2 के अंतर्गत उल्लिखित अपराध संगठन द्वारा किया गया है, वहां अपराधों के प्रशमन की राशि निम्नानुसार होगी. -

सारणी 3

उल्लंघन करने वाले संगठन का प्रकार	कर्मचारियों की संख्या	अपराध के प्रशमन की राशि) रु (में .
संगठन (छोटा)	पचास कर्मचारियों तक	पैरा 1 और 2 में किसी व्यक्ति द्वारा ऐसे अपराधों के लिए उपबंधित की गई राशि का 200%, जैसा भी लागू हो
संगठन (मध्यम)	पचास से अधिक और एक सौ से कम कर्मचारी	पैरा 1 और 2 में किसी व्यक्ति द्वारा ऐसे अपराधों के लिए उपबंधित की गई राशि का 300%, जैसा भी लागू हो
संगठन (बृहद)	सौ से ज्यादा कर्मचारी	पैरा 1 और 2 में किसी व्यक्ति द्वारा ऐसे अपराधों के लिए उपबंधित की गई राशि का 400%, जैसा भी लागू हो

टिप्पण:- (1) "व्यक्ति" से प्रकृत व्यक्ति अभिप्रेत है।

(2) "संगठन" से अभिप्रेत है एक निगमित निकाय या व्यक्तियों का संगम है, चाहे वह रजिस्ट्रीकृत हो या नहीं।

(3) "कर्मचारी" से अभिप्रेत निगमित कोई भी व्यक्ति जिसे संगठन द्वारा संविदात्मक के अधीन, अस्थायी या स्थायी रूप से नियुक्त, कार्यरत या काम में लगाया गया हो।

4. अपराधों के प्रशमन की प्रक्रिया—

(क) आवेदक द्वारा अपराध के प्रशमन के लिए महानिदेशक द्वारा अधिकथित रूप से एक हजार के फीस सहित प्ररूप क में महानिदेशक या केन्द्रीय सरकार द्वारा विशिष्ट रूप से शक्तिप्राप्त किसी अन्य अधिकारी को आवेदन करेगा।

(ख) प्रशमन के लिए आवेदन प्राप्त होने पर, ऐसा अधिकारी आवेदक द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों और आवेदन की विषयवस्तु के आधार पर आवेदन की जांच करेगा।

(ग) ऐसा अधिकारी आवेदक से प्रशमन की प्रक्रिया के लिए सुसंगत समझे गए किसी सूचना, अभिलेख या किसी अन्य दस्तावेज की मांग कर सकता है। यदि उल्लंघनकर्ता विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर अतिरिक्त जानकारी या अभिलेखों को प्रस्तुत करने में चूक जाता है, तो प्रशमन हेतु के लिए आवेदन को अस्वीकृत किया जा सकता है।

(घ) ऐसा अधिकारी मामले के सभी संबंधितों को इस प्रक्रिया में भाग लेने के लिए नोटिस जारी कर सकेगा।

(ङ.) प्रशमन की प्रक्रिया के दौरान, ऐसा अधिकारी आवेदक को सुने जाने हेतु पर्याप्त अवसर प्रदान करने के पश्चात पैरा 2 और पैरा 3 के अनुसार अपराध के शमन की रकम का अवधारण करेगा और जहां आवेदक को इस राशि के संबंध में ऐसे अधिकारी का निर्णय स्वीकार्य नहीं है, तो आवेदक तीन दिनों के भीतर या ऐसे अधिकारी द्वारा अवधारित युक्तिसंगत अवधि के भीतर ऐसे अधिकारी को लिखित रूप में प्रस्तुत करेगा।

(च) आवेदक द्वारा अपना मत प्रस्तुत करने या युक्तिसंगत समय के भीतर प्रस्तुत न करने के पश्चात, प्रशमन की प्रक्रिया समाप्त हो जाएगी और इस मामले पर भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) और इनके नियमों के उपबंधों के अनुसार आगे की कार्रवाई की जाएगी। अधिकारी इन प्रक्रियाओं के संबंध में एक रिपोर्ट तैयार करेगा।

छ) प्रशमन की गई राशि का भुगतान प्रशमन के निर्णय के तीस दिन के भीतर महानिदेशक द्वारा यथा विनिर्दिष्ट रूप में किया जाएगा।

(ज) यदि कोई व्यक्ति आदेश के तीस दिन के भीतर शमन की राशि का भुगतान करने में विफल रहता है, तो यह समझा जाएगा कि उसने भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 (2024 का 16) और इन नियमों के उपबंधों के अधीन प्रशमन के लिए कोई आवेदन कभी नहीं नहीं किया है।

(झ) अपराधों की प्रशमन की प्रक्रिया को तीव्रता के साथ पूरा किया जाएगा और ऐसा आवेदन की तारीख से साठ दिन के भीतर किया जाएगा। आपवादिक परिस्थितियों में महानिदेशक द्वारा साठ दिन की इस अवधि को नब्बे दिन तक बढ़ाया जा सकता है।

प्ररूप-क (नियम 214 देखें) अपराधों के प्रशमन के लिए आवेदन		
1.	आवेदक का नाम	
2.	पता	
3.	ई-मेल	
4.	दूरभाष	
5.	प्राधिकारी जिसके समक्ष मामला लंबित है	
6.	धाराओं या नियमों का उल्लंघन	
7.	मामले का संक्षिप्त विवरण	
8.	सुसंगत मामले या कोई अन्य सूचना	
9.	आवेदक की याचना	
10.	फीस और संव्यवहार ब्यौरे	
11.	संलग्नक, यदि कोई हो	

सत्यापन

मैं _____, आवेदक, घोषणा करता हूँ कि उपर्युक्त जानकारी मेरी सर्वोत्तम जानकारी और विश्वास के अनुसार सत्य है।

आवेदक का नाम और हस्ताक्षर

तारीख:

स्थान:

अनुसूची-VI

(नियम 215 देखें)

शास्तियां**1. उल्लंघन की गंभीरता के स्तर का वर्गीकरण और उसके लिए शास्ति -**

क्रम सं.	गंभीरता स्तर (रूप में)	व्यक्ति	संगठन (छोटा)	संगठन (मध्यम)	संगठन (बृहद)
			पचास कर्मचारियों तक	पचास से अधिक और एक सौ कर्मचारियों तक	एक सौ से अधिक कर्मचारी
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1.	स्तर 1	दस हजार	पचास हजार	पचहत्तर हजार	एक लाख
2.	स्तर 2	बीस हजार	एक लाख	एक लाख पचास हजार	दो लाख पचास हजार
3.	स्तर 3	पचास हजार	दो लाख	तीन लाख	पाँच लाख
4.	स्तर 4	पचहत्तर हजार	तीन लाख	पाँच लाख	दस लाख
5.	स्तर 5	एक लाख पचास हजार	पाँच लाख	दस लाख	बीस लाख
6.	स्तर 6	तीन लाख	सात लाख पचास हजार	पंद्रह लाख	तीस लाख
7.	स्तर 7	पाँच लाख	दस लाख	पच्चीस लाख	पचास लाख
8.	स्तर 8	दस लाख	बीस लाख	पैंतीस लाख	सत्तर लाख
9.	स्तर 9	बीस लाख	पैंतीस लाख	पचास लाख	पचासी लाख
10.	स्तर 10	पच्चीस लाख	पचास लाख	पचहत्तर लाख	एक करोड़

टिप्पण: - (1) "व्यक्ति" से प्रकृत व्यक्ति अभिप्रेत है।

2. यथास्थिति, अभिहित अधिकारियों या अपील अधिकारी द्वारा रकम के अवधारण के लिए नियम (ओं) का उल्लंघन और उसके अनुसार उनके गंभीरता का स्तर. -

सारणी 2

क्रम सं.	उल्लंघन की प्रकृति	सुसंगत नियम	उल्लंघन /अतिक्रमण /अननुपालन की गंभीरता का स्तर
1.	नियम 4 का उल्लंघन	नियम 4	स्तर 10
2.	नियम 5 द्वारा यथा अपेक्षित दस्तावेजों का वहन न करना	नियम 5	स्तर 4
3.	नियम 6 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 6 का उप-नियम (1)	स्तर 10
4.	नियम 6 के उप- नियमों (4) अथवा (5) का अननुपालन	नियम 6 के उप- नियम (4) अथवा (5)	स्तर 6
5.	नियम 7 के उप-नियमों (1), (2) अथवा (3) का उल्लंघन	नियम 7 के उप- नियम (1), (2) अथवा (3)	स्तर 10
6.	नियम 8 के उप-नियमों (2), (3) अथवा (4) का उल्लंघन	नियम 8 के उप- नियम (2), (3) अथवा (4)	स्तर 5
7.	नियम 8 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 8 का उप-नियम (1)	स्तर 7
8.	बिना अनुमति के विमानक्षेत्र पर फोटोग्राफी अथवा वीडियोग्राफी	उप-नियम (1) 9	स्तर 3
9.	नियम 9 के उप- नियम (2) का अननुपालन	नियम 9 का उप-नियम (2)	स्तर 6
10.	नियम 9 के उप- नियम (3) का अननुपालन	नियम 9 का उप-नियम (3)	स्तर 4
11.	नियम 10 का उल्लंघन	नियम 10	स्तर 5
12.	नियम 11 के परंतुक और/या खंड (i) अननुपालन	नियम 11 का परंतुक अथवा खंड (i)	स्तर 10
13.	नियम 11 के खंड (ii) अथवा (iii) का अननुपालन	नियम 11 का खंड (ii) अथवा (iii)	स्तर 6
14.	नियम 11 के खंड (iv) का अननुपालन	नियम 11 के खंड (iv)	स्तर 4

15.	हवाई नियमों का अननुपालन	नियम 12	स्तर 3
16.	नियम 13 के उप- नियम (1) के अन्तर्गत दिशा-निर्देशों का उल्लंघन	नियम 13 का उप-नियम (1)	स्तर 8
17.	नियम 15 का उल्लंघन	नियम 15	स्तर 8
18.	नियम 16 का उल्लंघन	नियम 16	स्तर 4
19.	नियम 20 अथवा 21 का उल्लंघन	नियम 20 अथवा 21	स्तर 2
20.	नियम 22 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 22 का उप-नियम (1)	स्तर 4
21.	नियम 23 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 23 का उप-नियम (1)	स्तर 5
22.	नियम 23 के उप-नियम (2) का उल्लंघन	नियम 23 का उप-नियम (2)	स्तर 4
23.	नियम 24 के किसी भी उपबन्धों का उल्लंघन	नियम 24	स्तर 7
24.	नियम 26 का उल्लंघन	नियम 26	स्तर 7
25.	नियम 35 के अन्तर्गत जारी उड़नयोग्यता दिशा-निर्देशों का अननुपालन	नियम 35	स्तर 8
26.	नियम 36 के अंतर्गत जारी विशेष शर्तों का अननुपालन	नियम 36	स्तर 8
27.	नियम 42 के खंड (ख) के अंतर्गत अनुज्ञा प्राप्त किए बिना वायुयान उड़ाने अथवा उड़ान भरने में सहायता करना	नियम 42 का खंड (ख)	स्तर 6
28.	नियम 47 के खंड (2) के उप-खंड (ख) के अलावा नियम 37 के किसी भी उपबंध का अननुपालन	नियम 47 के खंड (2) के उप-खंड (ख) के अलावा	स्तर 2
29.	नियम 47 के खंड (2) के उप-खंड (ख) का अननुपालन	नियम 47 के खंड (2) का उप-खंड (ख)	स्तर 7
30.	नियम 48 के किसी भी उपबंध का उल्लंघन	नियम 48	स्तर 6
31.	नियम 52 के उप-नियमों (1) अथवा (5) का उल्लंघन	नियम 52 का उप-नियम (1) अथवा (5)	स्तर 7
32.	वायुयान, वायुयान घटक, और उपकरणों के मद के संबंध में अनुमोदित अनुरक्षण कार्यक्रम अथवा अनुमोदित अनुरक्षण प्रणाली का अननुपालन	नियम 53 का उप नियम (1)	स्तर 3
33.	अप्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा निरीक्षण और प्रमाणन	नियम 53 का उप नियम (1)	स्तर 6
34.	नियम 53 के उप-नियम (2) का उल्लंघन	नियम 53 का उप नियम (2)	स्तर 4
35.	नियम 54 का अननुपालन	नियम 54	स्तर 6
36.	नियम 58 के किसी भी उपबंध का अननुपालन	नियम 58	स्तर 5

37.	नियम 59 के किसी भी उपबंध का अननुपालन	नियम 59	स्तर 5
38.	नियम 61 के उप-नियम (1) का अननुपालन	नियम 61 का उप-नियम (1)	स्तर 3
39.	नियम 61 के उप-नियम (2) का उल्लंघन	नियम 61 का उप-नियम (2)	स्तर 7
40.	नियम 62 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 61 का उप-नियम (1)	स्तर 5
41.	नियम 64 के उप-नियम (2) या (4) का उल्लंघन	नियम 64 का उप-नियम (2) या (4)	स्तर 6
42.	नियम 64 के उप-नियम (3) का अननुपालन	नियम 64 का उप-नियम (3)	स्तर 3
43.	मुद्दे को नियंत्रित करने और लॉग बुक के रखरखाव के उपबन्धों का अननुपालन	नियम 65	स्तर 4
44.	परीक्षण और निरीक्षण सहायताओं के लिए आवश्यक उपकरण सहित सुविधाओं के संबंध में नियम 66 के उप-नियम (2) का अननुपालन	नियम 66 का उप-नियम (2)	स्तर 5
45.	अर्हित और प्रशिक्षित कर्मचारिवृन्द के संबंध में नियम 66 के उप-नियम (2) का अननुपालन	नियम 66 का उप-नियम (2)	स्तर 7
46.	नियम 66 के उप-नियम (3), (4) या (8) के तहत पूर्व अनुमोदन प्राप्त किए बिना नियम 66 के उप-नियम (1) के खंड (क) में उल्लिखित क्रियाकलापों का संचालन	नियम 66 के उप-नियम (3), (4) या (8)	स्तर 8
47.	नियम 66 के उप-नियम (9) या (10) का अननुपालन	नियम 66 का उप-नियम (9) या (10)	स्तर 3
48.	नियम 66 के उप-नियम (11) या (12) का अननुपालन	नियम 66 का उप-नियम (11) या (12)	स्तर 4
49.	नियम 66 के उप-नियम (13) का अननुपालन	नियम 66 का उप-नियम (13)	स्तर 5
50.	किसी व्यक्ति द्वारा नियम 72 का उप-नियम (1) का अननुपालन (छात्र अनुज्ञप्ति धारक को छोड़कर) इन नियमों के तहत अनुज्ञप्ति धारण करना, रेटिंग और चिकित्सक दृष्टया योग्यता मूल्यांकन, लेकिन उसकी विधिमान्यता की समय सीमा समाप्त हो गई है या उसी के विशेषाधिकारों को इन नियमों के उपबंधों के अधीन प्रतिबंधित कर दिया गया है।	नियम 72 का उप-नियम (1)	स्तर 5
51.	नियम 73 का अननुपालन (छात्र पायलट अनुज्ञप्ति को छोड़कर)	नियम 73	स्तर 5

52.	नियम 82 के उप-नियमों (2) या (4) का अननुपालन	नियम 82 का उप-नियमों (2) या (4)	स्तर 4
53.	नियम 84 के किसी भी उपबन्धों का उल्लंघन	नियम 84	स्तर 4
54.	नियम 87 का उल्लंघन	नियम 87	स्तर 2
55.	नियम 88 के उप नियम (1) का उल्लंघन	नियम 88 का उप नियम (1)	स्तर 10
56.	नियम 89 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 89 का उप-नियम (1)	स्तर 8
57.	नियम 90 का अननुपालन	नियम 90	स्तर 6
58.	विधिमान्य चिकित्सक दृष्ट्या योग्यता मूल्यांकन के अभाव में अनुज्ञप्ति के विशेषाधिकारों का प्रयोग	नियम 92	स्तर 5
59.	नियम 93 के किसी भी उपबन्धों का उल्लंघन	नियम 93	स्तर 4
60.	नियम 95 का उल्लंघन	नियम 95	स्तर 3
61.	नियम 96 के उप-नियम (1) का अननुपालन	नियम 96 का उप-नियम (1)	स्तर 6
62.	नियम 97 का उल्लंघन	नियम 97	स्तर 4
63.	नियम 101 का उल्लंघन	नियम 101	स्तर 3
64.	नियम 102 के किसी भी उपबंध का अननुपालन	नियम 102	स्तर 5
65.	नियम 103 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 103 का उप-नियम (1)	स्तर 4
66.	नियम 104 का उल्लंघन	नियम 104	स्तर 5
67.	नियम 113 के किसी भी उपबंध का उल्लंघन करते हुए वायुयान का उड़ान भरना	नियम 113	स्तर 7
68.	नियम 114 के किसी भी उपबंध का अननुपालन	नियम 114	स्तर 5
69.	नियम 115 के उप-नियमों (1), (2), (4) या (7) का अननुपालन	नियम 115 का उप-नियम (1), (2), (4) या (7)	स्तर 7
70.	नियम 115 के उप-नियमों (3), (5), (6) या (8) का अननुपालन	नियम 115 का उप-नियम (3), (5), (6) या (8)	स्तर 2
71.	नियम 116 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 116 का उप-नियम (1)	स्तर 3
72.	बुनियादी ढांचे और सुविधाओं के संबंध में नियम 117 के उप-नियम (2) का अननुपालन	नियम 117 का उप-नियम (2)	स्तर 5
73.	पदधारकों, प्रशिक्षकों या परीक्षकों सहित अर्हित और प्रशिक्षित जनशक्ति के संबंध में नियम 117 के उप-नियम (2) का अननुपालन	नियम 117 का उप-नियम (2)	स्तर 7

74.	नियम 117 के उप-नियम (3) का अननुपालन	नियम 117 का उप-नियम (3)	स्तर 5
75.	नियम 117 के उप-नियम (10) का अननुपालन	नियम 117 का उप-नियम (10)	स्तर 5
76.	नियम 117 के उप-नियम (11) का अननुपालन	नियम 117 का उप-नियम (11)	स्तर 3
77.	नियम 117 के उप-नियम (14) का अननुपालन	नियम 117 का उप-नियम (14)	स्तर 8
79.	नियम 119 के उप-नियम (4) का उल्लंघन	नियम 119 का उप-नियम (4)	स्तर 5
80.	नियम 124 के उप-नियमों (1), (2) या (5) का उल्लंघन	नियम 124 का उप-नियम (1), (2) या (5)	स्तर 10
81.	नियम 127 के किसी भी उपबंध का अननुपालन	नियम 127	स्तर 3
82.	निरीक्षण के लिए किसी प्राधिकृत व्यक्ति को प्रवेश न देना	नियम 128 का उप-नियम (2)	स्तर 3
83.	नियम 129 के उप-नियम (2) का उल्लंघन	नियम 129 का उप-नियम (2)	स्तर 6
84.	पर्याप्त अंकन के साथ किसी विमानक्षेत्र को उपयुक्त स्थिति में न बनाए रखना और किसी भी प्रकार की अनुपयोगिता के लिए महानिदेशक को सूचित नहीं करना	नियम 129 का उप-नियम (5)	स्तर 5
85.	नियम 138 के उप-नियम (2) का उल्लंघन	नियम 138 का उप-नियम (2)	स्तर 6
86.	नियम 140 के उप-नियम (2) का उल्लंघन	नियम 140 का उप-नियम (2)	स्तर 2
87.	नियम 140 के उप-नियम (3) का अननुपालन	नियम 140 का उप-नियम (3)	स्तर 6
88.	नियम 141 का अननुपालन	नियम 141	स्तर 2
89.	नियम 142 का अननुपालन	नियम 142	स्तर 2
90.	नियम 143 का अननुपालन	नियम 143	स्तर 2
91.	नियम 145 का उल्लंघन	नियम 145	स्तर 2
92.	नियम 146 के किसी भी उपबंध का अननुपालन	नियम 146	स्तर 2
93.	नियम 147 का अननुपालन	नियम 147	स्तर 6
94.	नियम 148 का अननुपालन	नियम 148	स्तर 5
95.	महानिदेशक द्वारा प्रमाणित किए बिना किसी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे में संचार, दिक्कालन और वायु यातायात प्रबंधन उपकरण सुविधा की निगरानी की स्थापना या उपयोग की अनुज्ञा प्रदान करना या अनुमति का कारण बनना।	नियम 149 का उप-नियम (1)	स्तर 6

96.	नियम 152 के किसी भी उपबंध का अननुपालन	नियम 152	स्तर 3
97.	नियम 155 के उप नियमों (2) या (4) का अननुपालन	नियम 155 का उप नियम नियम (2) या (4)	स्तर 5
98.	नियम 156 का अननुपालन	नियम 156	स्तर 2
99.	नियम 157 का अननुपालन	नियम 157	स्तर 2
100.	नियम 158 के किसी भी अनुबंध का अननुपालन	नियम 158	स्तर 5
101.	नियम 159 के किसी भी उपबंध का अननुपालन	नियम 159	स्तर 3
102.	नियम 160 का अननुपालन	नियम 160	स्तर 3
103.	नियम 164 के उप नियमों (1) या (2) का अननुपालन	नियम 164 का उप- नियम (1) या (2)	स्तर 5
104.	नियम 165 का उल्लंघन	नियम 165	स्तर 4
105.	नियम 168 का उल्लंघन	नियम 168	स्तर 6
106.	नियम 170 के उप -नियम (2) का अननुपालन	नियम 170 का उप - नियम (2)	स्तर 3
107.	नियम 170 के उप -नियम (3) का अननुपालन	नियम 170 का उप - नियम (3)	स्तर 9
108.	परिचालन दस्तावेजों का वहन न करना	नियम 172	स्तर 4
109.	नियम 173 के उप नियम (1) का उल्लंघन	नियम 173 का उप नियम (1)	स्तर 5
110.	नियम 174 के उप - नियम (2) का उल्लंघन	नियम 174 का उप - नियम (2)	स्तर 10
111.	नियम 175 के उप नियमों (1) या (2) का उल्लंघन	नियम 175 का उप नियम (1) या (2)	स्तर 2
112.	नियम 176 के परंतुक (ख) के अंतर्गत निर्दिष्ट शर्तों का उल्लंघन	नियम 176 का परंतुक(ख)	स्तर 6
113.	नियम 177 के उप नियम (1) का उल्लंघन	नियम 177 का उप नियम (1)	स्तर 7
114.	नियम 177 के उप नियम (3) का उल्लंघन	नियम 177 के उप - नियम (3) के परंतुक	स्तर 7
115.	नियम 178 का अनुपालन	नियम 178	स्तर 4
116.	नियम 179 का अननुपालन	नियम 179	स्तर 10
117.	बिना अनुमति के अनुसूचित हवाई परिवहन सेवा के परिचालन के उप नियम(1) का उल्लंघन	नियम 183 का उप- नियम (1)	स्तर 10
118.	नियम 183 के उप- नियम (2) के तहत आदेशों में निर्दिष्ट किसी भी शर्तों का उल्लंघन या अननुपालन	नियम 183 का उप - नियम (2)	स्तर 8
119.	द्विपक्षीय करार के तहत अनुज्ञा या अस्थायी	नियम 183 का	स्तर 3

	प्राधिकार से जुड़ी शर्तों का उल्लंघन या अननुपालन	उप - नियम (3)	
120.	नियम 184 के तहत लगाए गए किसी भी निबंधन एवं शर्तों का अननुपालन	नियम 184 का उप- नियम(1)	स्तर 6
121.	विशेष अनुमति या गैर-अनुसूचित प्रचालक परमिट के बिना गैर-अनुसूचित हवाई परिवहन सेवा का परिचालन	नियम 184 के उप -नियम (1) या (3)	स्तर 6
122.	नागर विमानन महानिदेशालय अनुज्ञप्ति या प्रमाणपत्र या अनुमोदन प्राप्त व्यक्ति द्वारा नियम 185 के उप-नियम (1) का उल्लंघन।	नियम 185 का उप- नियम (1)	स्तर 8
123.	हवाई कार्य के लिए वायुयान का अनधिकृत उपयोग	नियम 186	स्तर 8
124.	नियम 187 के उप - नियम (1) का उल्लंघन	नियम 187 का उप नियम (1)	स्तर 6
125.	नियम 187 के उप - नियम (2) का अननुपालन	नियम 187 का उप नियम (2)	स्तर 5
126.	नियम 188 के उप-नियम (1) का उल्लंघन	नियम 188 का उप नियम (1)	स्तर 7
127.	नियम 188 के उप नियम (4) का अननुपालन	नियम 188 का उप नियम (4)	स्तर 4
128.	नियम 189 के उप नियम (1) का उल्लंघन	नियम 189 की उप नियम (1)	स्तर 4
129.	नियम 189 के उप नियम (2) का अननुपालन	नियम 189 का उप नियम (2)	स्तर 6
130.	नियम 190 के उप नियम (1) का उल्लंघन	नियम 190 का उप नियम (1)	स्तर 6
131.	नियम 190 के उप नियम (2) का अननुपालन	नियम 190 का उप नियम (2)	स्तर 6
132.	नियम 191 के उप नियमों (7) या (8) के तहत निर्दिष्ट शर्तों का अननुपालन	नियम 191 का उप नियम (7) या (8)	स्तर 8
133.	नियम 192 के उप नियम (1) का अननुपालन	नियम 192 का उप नियम (1)	स्तर 6
134.	नियम 192 के उप नियम (2) का अननुपालन	नियम 192 का उप नियम (2)	स्तर 3
135.	नियम 192 के उप नियमों (3) ,(4) या (5) का अननुपालन	नियम 192 के उप नियम (3) ,(4) या (5)	स्तर 3
136.	नियम 192 के उप नियम (6) के तहत जारी निर्देशों का अननुपालन	नियम 192 का उप नियम (6)	स्तर 6
137.	नियम 194 का अननुपालन	नियम 194	स्तर 3
138.	नियम 195 के किसी भी उपबंधों का अननुपालन	नियम 195	स्तर 3

139.	नियम 196 के उप नियम (1) का अननुपालन	नियम 196 का उप नियम (1)	स्तर 3
140.	नियम 196 के उप नियम (2) का अननुपालन	नियम 196 का उप नियम (2)	स्तर 1
141.	नियम 198 के किसी भी उपबंध अननुपालन	नियम 198 के उप नियम (1), (2), (3), (4) या (5)	स्तर 5
142.	नियम 199 के उप नियम (1) या (2) का अननुपालन	नियम 199 का उप नियम (1) या (2)	स्तर 5
143.	नियम 199 के उप नियम (6) या (7) का अननुपालन	नियम 199 के उप नियम (6) या (7)	स्तर 3
144.	नियम 199 के उप नियम (8), (9) या (10) का अननुपालन	नियम 199 के उप नियम (8), (9) या (10)	स्तर 5
145.	नियम 202 के तहत जारी निर्देशों का अननुपालन	नियम 202 के उप नियम (3)	स्तर 6 तक। इस मामले में वही उल्लंघन के लिए किसी नियम में शास्ति पहले ही प्रदान की गई थी तब उस नियम के लिए यथा विनिर्दिष्ट शास्ति अभिभावी होगी।
146.	नियम 203 के उप-नियम (1) का अननुपालन	नियम 203 के उप नियम (1)	स्तर 6
147.	विहित समय के भीतर नियम 206 द्वारा अपेक्षित दस्तावेजों को प्रस्तुत न करना	नियम 206	स्तर 2
148.	लॉग बुक में किसी भी प्रविष्टि को नष्ट करना उत्परिवर्तन आदि	नियम 207	स्तर 4
149.	लॉग बुक में कोई भी मिथ्या और कपटपूर्ण प्रविष्टि डालना	नियम 207	स्तर 6
150.	एक प्राधिकृत व्यक्ति को प्रवेश से इनकार	नियम 205 के उप नियम (5)	स्तर 6

3. अभिहित/अपीली अधिकारियों द्वारा शास्ति के न्यायनिर्णयन के लिए प्रक्रिया-

(क) अपनी इस समाधान पर कि व्यक्ति ने उपरोक्त सारणी 2 के पैरा 2 में विनिर्दिष्ट किसी नियम का उल्लंघन किया है, अभिहित अधिकारी, ऐसे व्यक्ति पर, उसे सुने जाने का उचित अवसर प्रदान करने के उपरांत, मांग नोटिस के साथ, किए गए उल्लंघन की प्रकृति का ब्यौरा देते हुए, नियमों के उन उपबंधों का विवरण देते हुए जिनका उल्लंघन किया गया है तथा इस प्रकार के दण्ड को अधिरोपित करने का कारण बताते हुए, लिखित में आदेश द्वारा, सारणी के पैरा 1 और 2 के अनुसार शास्ति अधिरोपित कर सकेगा।

(ख) अभिहित अधिकारी किसी व्यक्ति पर दण्ड अधिरोपण की कार्यवाही के लिए तब आगे नहीं बढ़ेगा, यदि उसके उसके संज्ञान में आता है कि अधिनियम और इन नियमों के तहत एक ही नियम के उल्लंघन के लिए एक ही कारण से कार्रवाई शुरू की गई है।

(ग) मांग नोटिस के साथ अभिहित अधिकारी द्वारा पारित शास्ति की एक प्रति, ऐसे व्यक्ति को, प्रदान किए जाने के किसी स्वीकृत ढंग द्वारा प्रदान की जाएगी।

(घ) खंड (क) के अधीन जारी आदेश से व्यथित व्यक्ति, इन नियमों के नियम 216 के उपबंधों के अनुसार अपील कर सकेगा।

(ङ) अपील अधिकारी द्वारा पारित अपील आदेश की प्रति अपीलकर्ता तथा संबंधित अभिहित अधिकारी को उपलब्ध कराई जाएगी।

(च) अपील अधिकारी द्वारा पारित किए गए ऐसे आदेश की प्राप्ति की तारीख से तीस दिनों के भीतर, अभिहित अधिकारी, उस व्यक्ति को जिसके विरुद्ध आदेश में शास्ति की रकम के लिए आदेश पारित किया गया है, संशोधित मांग नोटिस जारी करके आदेश को प्रभाव प्रदान करेगा।

(छ) इस प्रकार अधिरोपित जुर्माने का भुगतान, ऐसे व्यक्ति द्वारा, उसे प्रदान किए गए मांग नोटिस के तीस दिन के भीतर, महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रक्रिया के यथाअधिकथित रीति से किया जाएगा।

(ज) यदि, जिस व्यक्ति पर शास्ति लगाया गया है वह मांग नोटिस में निर्धारित समय में उसका भुगतान करने में विफल रहता है, तो, किसी अनुज्ञप्ति, प्रमाण पत्र, प्राधिकार, परमिट अथवा अनुमोदन भी जैसा भी यथा स्थिति हो, के रद्दकरण अथवा निलंबन की कार्यवाही इन नियमों के अधीन प्रवर्तित किया जाएगा।

<p style="text-align: center;">प्ररूप-ख (नियम 215 एवं 216 देखें) अपराधों के प्रशमन के लिए आवेदन</p>		
1.	अपीलार्थी (यों) का नाम	
2.	पता	
3.	ई-मेल	
4.	फोन नं.	
5.	तारीख के साथ आदेश की सं. जिसके विरुद्ध अपील की गई है (आदेश की प्रति लगाई जानी है)	
6.	आदेश जारी करने वाले नामित अधिकारी का नाम और पद	
7.	नियम जिनके उल्लंघन के लिए आदेश पारित किया गया था।	
8.	आदेश का प्रभावी भाग	
9.	अपीलार्थी द्वारा आदेश की प्रति प्राप्त करने की तारीख	

10.	30 दिनों के परिसीमा समयावधि के पूरा होने की तारीख	
11.	मामले के संक्षिप्त तथ्य	
12.	अपील के आधार	
13.	अपीलार्थी की प्रार्थना	
14.	फीस और संव्यवहार का विवरण	
15.	संलग्नक, यदि कोई हो	

[फा. सं. AV-11012/3/2025-D G]

शोभित गुप्ता, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF CIVIL AVIATION**NOTIFICATION**

New Delhi, the 11th July, 2025

G.S.R. 466(E).— The following draft of certain rules, which the Central Government proposes to make in exercise of the powers conferred by Sections 10, 11, 17, 19, 20, Sub-section (4) of Section 25, Sections 30, 32 and 33 of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024), is hereby published as required by section 34 of the said Act, for information of all persons likely to be affected thereby; and notice is hereby given that the said draft rules will be taken into consideration after a period of thirty days from the date on which copies of the Gazette of India, in which this notification is published, are made available to the public;

Objections or suggestions, if any, may be addressed to the to the Director-General of Civil Aviation, Opposite Safdarjung Airport, New Delhi-110003 or mailed to dgoffice.dgca@nic.in;

Any objection or suggestion which may be received from any person with respect to the said draft rules before the expiry of the period specified above will be considered by the Central Government.

Draft Rules**PART I****PRELIMINARY**

1. Short title, commencement and extent. — (1) These rules may be called the Bharatiya Vayuyan Niyam, 2025 and shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

(2) They extend to the whole of India and apply to (unless the context otherwise requires)-

(a) to the aircraft, and the persons on aircraft, registered in India wherever they may be, except cases falling under sub-rule(5);

(b) to the aircraft, and the persons on aircraft, registered outside India, but for the time being in or over India:

Provided that in the case of aircraft registered in a country other than India, the regulations of that country relating to registration, licence of personnel, airworthiness and log books shall apply in place of the provisions contained in Parts III and IV of these Rules:

Provided further that the foregoing proviso shall not apply to aircraft registered in any country whose regulations are not based on standards at least equal to the minimum standards established from time to time under the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944, and the cases falling under sub-rule (4).

(3) In case of aircraft registered in a contracting State other than India and operated pursuant to an agreement for the lease, charter or interchange of the aircraft or any similar arrangement by an operator who has his principal place of business, or, if has no such place of business, his permanent residence in another contracting State other than India, the regulations of the other contracting State relating to registration, licensing of personnel, airworthiness and log books shall apply in place of the provisions contained in Parts III and IV of these rules, provided that an agreement has been reached between the Government of State of registry of the aircraft and the government of the other contracting State relating to transfer of functions and duties pursuant to Article 83 bis of the Convention and the same has been officially notified to the Government of India or the International Civil Aviation Organization. The extent of application of these rules to such aircraft shall be as per the agreement between the two Governments.

(4) These rules shall also apply to aircraft registered in a contracting State and operated pursuant to an agreement for the lease, charter or interchange of the aircraft or any similar arrangement by an operator who has his principal place of business, or, if he has no such place of business, his permanent residence in India, provided that an agreement has been reached between the government of the State of registry of the Aircraft and the Government of India in regard to transfer of functions and duties pursuant to Article 83 bis of the convention. The extent of application of these rules to such aircraft shall be as per the agreement between the two Governments.

(5) These rules shall not apply to aircraft registered in India and operated pursuant to an agreement for the lease, charter or interchange of aircraft or any similar arrangement by an operator who has his principal place of business or if he has no such place of business, his permanent residence in a contracting State, provided that an agreement has been reached between the Government of India and the Government of that contracting state in regard to transfer of functions and duties pursuant to Article 83 bis of the Convention. The extent of non-application of these rules to such aircraft shall be as per the agreement between the two Governments.

2. Definitions and Interpretation. — (1) In these rules, unless the context otherwise requires, —

- (a) “Act” means the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024);
- (b) “Aerial work” means an aircraft operation in which an aircraft is used for specialized services such as agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol, search and rescue, aerial advertisement, etc.;
- (c) “Aerial work aircraft” means an aircraft used for the aerial work;
- (d) “Aeronautical Information Publication” means a publication issued by or with the authority of a State and containing aeronautical information of a lasting character essential to air navigation;
- (e) “Aerodrome operator” means a person, organization or enterprise responsible for operation and management of an aerodrome;
- (f) “Aerodyne” means an aircraft whose support in flight is derived dynamically from the reaction on surfaces in motion relative to the air, and includes all aeroplanes, helicopters, gyroplanes, gliders and kites;

(g) "Aeronautical beacon" means an aeronautical ground light visible at all azimuth either continuously or intermittently to designate a particular point on the surface of the earth;

(h) "Aeronautical ground light" means any light provided as an aid to air navigation other than a light displayed on an aircraft;

(i) "Aeronautical product" means any civil aircraft, aircraft engine or propeller;

(j) "Aeroplane" means a power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight;

(k) "Aerostat" means an aircraft supported in the air statically and includes all airships and balloons;

(l) "Air navigation services" means the services provided to air traffic during all phases of operation including air traffic management (ATM), communication, navigation and surveillance (CNS), meteorological services for air navigation (MET), search and rescue (SAR) and aeronautical information;

(m) "Air operator certificate (AOC)" means a certificate authorizing an operator to carry out specified commercial air transport operations;

(n) "air traffic" means all aircraft in flight or operating on the maneuvering area of an aerodrome;

(o) "Air Traffic Controller" means a person on duty in an air traffic services unit and entrusted with the task of giving instructions, clearance or advice to aircraft by approved means of communication in the interest of safety of aircraft operations;

(p) "Air Traffic Controller's Licence" means a licence granted under these rules certifying the competence of the holder to perform the duties of an air traffic controller and containing his personal details including ratings, endorsements and validity of the licence;

(q) "Air traffic control service" means a service provided for the purpose of:

(a) preventing collisions:

(i) between aircraft, and

(ii) on the manoeuvring area between aircraft and obstructions; and

(b) expediting and maintaining an orderly flow of air traffic;

(r) "Air traffic control unit" means a generic term meaning variously, area control centre, approach control unit or aerodrome control tower;

(s) "air traffic service" means the flight information service, alerting service and air traffic advisory service and air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service);

(t) "Air traffic services unit" means the air traffic control unit, flight information centre or air traffic services reporting office;

(u) "Air transport service" means a service for the transport by air of persons, mails or any other thing, animate or inanimate, for any kind of remuneration whatsoever, whether such service consists of a single flight or series of flights;

(v) "Air Transport Undertaking" means an undertaking whose business includes the carriage by air of passengers or cargo for hire or reward;

(w) Aircraft-category means classification of aircraft according to specified basic characteristics, e.g. aeroplane, helicopter, glider, free balloon;

(x) "Aircraft certificated for single-pilot operation" means a type of aircraft which the State of Registry has determined, during the certification process, can be operated safely with a minimum crew of one pilot;

(y) "Aircraft component" means any part, the soundness and correct functioning of which, when fitted to an aircraft, is essential to the continued airworthiness or safety of the aircraft and includes any item of equipment;

(z) "Aircraft management service" means all such services provided to the owner of an aircraft that are essential or incidental, for operation and maintenance of that aircraft in compliance to these rules and the regulations framed thereunder, as may be applicable for operation and maintenance of the said aircraft;

(aa) "Aircraft management service provider" means a person who provides aircraft management service to an aircraft owner under a commercial contract between them;

(ab) "Aircraft required to be operated with a co-pilot" means a type of aircraft that is required to be operated with a co-pilot, as specified in the flight manual or by the air operator certificate;

(ac) "Airship" means a power-driven lighter-than air aircraft;

(ad) "Airworthy" means the status of an aircraft, engine, propeller or part when it conforms to its approved design and is in a condition of safe operation in accordance with norms specified by the Director General;

(ae) "Airworthiness Review Certificate" means a certificate issued under these rules to confirm the continued validity of a Certificate of Airworthiness;

(af) "Amateur-built aircraft" means an aircraft, the major portion (minimum 51%) of which has been fabricated and assembled by person or persons who undertook the construction project solely for their own education, research and development, sports or recreation;

(ag) "Amphibian" means an aeroplane capable normally of taking off from and alighting on either land or a solid platform or water;

(ah) "Approved" means accepted by the Director General as suitable for a particular purpose;

(ai) "Approved maintenance system" means the maintenance system approved by the Director General;

(aj) "approved training" means a training conducted under special curricula and supervision approved by the Director General;

(ak) "Approved training organization" means an organization approved and operating under the supervision of the Director General to perform approved training;

(al) "Balloon" means a non-power-driven lighter-than-air aircraft.

Note: — For the purposes of schedule I of these rule, this definition applies to free balloons;

(am) "Basic Instrument Flight Trainer" means a device which is equipped with appropriate instruments, and which simulates the flight deck environment of an aircraft in flight in instrument flight conditions;

(an) "Cabin crew member" means a crew member other than a flight crew member;

(ao) "Cape Town Convention" means the Convention on international interests in mobile equipment signed at Cape Town, South Africa on the 16th of November, 2001, together with any regulations made in connection therewith as acceded to by India on March 31, 2008;

(ap) "Cape Town Protocol" means the Protocol to the Cape Town Convention on matters specific to Aircraft Equipment, signed in Cape Town, South Africa on the 16th of November, 2001, together with any regulations made in connection therewith as acceded to by India on the 31st March, 2008;

(aq) "Certificate of Airworthiness" means an aircraft specific document issued by the Director General to signify that it conforms to its applicable type design and is in a condition for safe operation in accordance with the norms as specified by the Director General;

(ar) "Class Rating" shall comprise-

(a) Single-engine, land;

- (b) Single-engine, sea;
- (c) Multi-engine, land;
- (d) Multi-engine, sea;

(as) "Commercial air transport operation" means an aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire;

(at) "Competency" means a dimension of human performance that is used to reliably predict successful performance on the job. A competency is manifested and observed through behaviours that mobilize the relevant knowledge, skills and attitudes to carry out activities or tasks under specified conditions;

(au) **Complex motor powered aircraft means:**

(a) An aeroplane:

- (i) Above 5700 Kg MTOM, or
- (ii) Certificated for more than 19 seated passengers, or
- (iii) Certificated for operation with at least 2 pilots, or
- (iv) Equipped with turbojet engine(s) or more than 1 turboprop engine.

(b) A helicopter:

- (i) Above 3175 Kg MTOM, or
- (ii) Certificated for more than 9 seated passengers, or
- (iii) Certificated for operation with at least 2 pilots, or

(c) A tilt rotor aircraft;

(av) "Contracting State" means any State which is for the time being a party to the Convention on International Civil Aviation concluded at Chicago on December 7, 1944, and any amendment which may be made thereto under the provisions of Article 94 thereof;

(aw) "Convention" means the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December, 1944, as amended from time to time;

(ax) "Co-pilot" means a licenced pilot serving in any piloting capacity other than as pilot-in-command but excluding a pilot who is on board the aircraft for the sole purpose of receiving flight instruction;

(ay) "Course" or "heading" means the direction in which the longitudinal axis of an aircraft is pointed, usually expressed in degrees from North (True, Magnetic or Compass);

(az) "Crew Member" means a person assigned by an operator for duty on an aircraft during a flight duty period;

(ba) "Defence Aerodrome" means an aerodrome owned and operated by Indian Air Force, Indian Navy or Indian Army;

(bb) "Director General" means Director General of Civil Aviation;

(bc) "Dual flight time" means flight time during which a person is receiving flight instructions from a pilot on board the aircraft;

(bd) "Dual instruction time" means flight time during which a person is receiving flight instruction from a properly authorized pilot on board the aircraft, or from a properly authorized remote pilot using the remote pilot station during a remotely piloted aircraft flight;

(be) "endorsement" with respect to a licence means an entry in the licence indicating the privileges which the licence holder is entitled to exercise, including any observation impacting the exercise of such privileges;

(bf) "Fatigue" means a physiological state of reduced mental or physical performance capability resulting from sleep loss or extended wakefulness, circadian phase or workload (mental or physical activity, or both) that can impair an individual's alertness and ability to safely perform his/her tasks;

(bg) "Flight crew member" means a licenced crew member charged with duties essential to the operation of an aircraft during a flight duty period;

(bh) "Flight Dispatcher" means a person designated by the operator to engage in the control and supervision of flight operations, who supports, briefs and assists the pilot-in-command in the safe conduct of the flight;

(bi) "flight information region" means an airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided;

(bj) "flight information service" means a service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights;

(bk) "Flight Manual" means a manual associated with the certificate of airworthiness, containing limitations within which the aircraft is to be considered airworthy, and contains instructions and information necessary to the flight crew members for the safe operations of the aircraft;

(bl) "Flight Simulation Training Device" means any one of the following three types of apparatus in which flight conditions are simulated on the ground:

(i) A flight simulator, which provides an accurate representation of the flight deck of a particular aircraft type or an accurate representation of the remotely piloted aircraft system (RPAS) to the extent that the mechanical, electrical, electronic, etc. aircraft systems control functions, the normal environment of flight crew members, and the performance and flight characteristics of that type of aircraft are realistically simulated;

(ii) A flight procedures trainer, which provides a realistic flight deck environment or realistic RPAS environment, and which simulates instrument responses, simple control functions of mechanical, electrical, electronic, etc. aircraft systems, and the performance and flight characteristics of aircraft of a particular class;

(iii) A basic instrument flight trainer, which is equipped with appropriate instruments, and which simulates the flight deck environment of an aircraft in flight or the RPAS environment in instrument flight conditions;

(bm) "Flight time" –

(i) in respect of an aeroplane, means the total time from the moment the aeroplane first moves for the purpose of taking off until the moment it finally comes to rest at the end of the flight; and

(ii) in respect of a helicopter, means the total time from the moment the helicopter's rotor blades start turning until the moment it finally comes to rest at the end of the flight, and the rotor blades are stopped.

Note:- Flight time as herein defined is synonymous with the term "block to block" time, or "chock to chock" time in general usage which is measured from the time an aeroplane first moves for the purpose of taking off until it finally stops at the end of the flight;

(bn) "Flight time in a glider" means the total time occupied in flight, whether being towed or not, from the moment the glider first moves for the purpose of taking off until the movement it comes to rest at the end of the flight;

(bo) "Flight time in free flight" includes flight time in glider when it is not being towed;

(bp) "Foreign Aircraft" means an aircraft registered in a country other than India;

(bq) "General aviation operation" means an aircraft operation other than a commercial air transport operation or an aerial work operation;

(br) "Glider" means a non-power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight;

(bs) "Government aerodrome" means an aerodrome which is maintained by or on behalf of the Central Government and includes an airport to which the Airports Authority of India Act, 1994 (55 of 1994) applies or is made applicable;

(bt) "Gyroplane" means a rotorcraft whose rotors are not engine-driven, except for initial starting, but are made to rotate by action of the air when the rotorcraft is moving; and whose means of propulsion, consisting usually of conventional propellers, is independent of the rotor system;

(bu) "Helicopter" means a heavier-than-air aircraft supported in flight chiefly by the reactions of the air on one or more power-driven rotors on substantially vertical axes;

(bv) "IDERA" means the irrevocable deregistration and export request authorization to be used for getting an aircraft deregistered and exported under the provisions of the Cape Town Protocol;

(bw) "IDERA Holder" means the authorized party under an IDERA or its certified designee;

(bx) "Instrument flight procedure design service" means a service established for the design, documentation, validation, maintenance and periodic review of instrument flight procedures necessary for the safety, regularity and efficiency of air navigation;

(by) "Instrument flight time" means the time during which a pilot is piloting an aircraft solely by reference to instruments and without external reference points;

(bz) "Instrument ground time" means the time during which a pilot is practicing, on the ground, simulated instrument flight ~~on~~ in a flight simulation training device approved by the Director General.

(ca) "Instrument time" means the instrument flight time or the instrument ground time;

(cb) "Item of equipment" means any self-contained unit, which, when attached to, or installed on aircraft, performs a function essential under certain operating conditions of airworthiness or safety of the aircraft or its occupants;

(cc) "Landing area" means that part of an aerodrome reserved for the departure or landing of aircraft;

(cd) "Licence" means a licence issued under these rules;

(ce) "Light Sport Aircraft" means a fixed wing aircraft to be approved for day VFR only that meet all of the following criteria:

(a) A maximum take-off mass not exceeding 600 kg for aeroplane not intended to be operated on water or 650 kg for aeroplane intended to be operated on water;

(b) A maximum stalling speed in landing configuration (VS0) of not more than 45 knots CAS at the aircraft's maximum certificated take-off mass and most critical centre of gravity;

(c) A maximum seating capacity of not more than two persons, including the pilot;

(d) A single, non-turbine engine fitted with a propeller; and

(e) A non-pressurised cabin.

(cf) "Major Airport" shall have the meaning assigned to it in clause (i) of section 2 of the Airports Economic Regulatory Authority of India Act, 2008 (27 of 2008);

(cg) "Maneuvering area" means that area of an aerodrome which is to be used for the take-off and landing of an aircraft and for the movement of aircraft associated with the take-off and landing;

(ch) "Meteorological authority" means the authority providing or arranging for the provision of meteorological service for international air navigation;

(ci) "Meteorological information" means Meteorological report, analysis, forecast, and any other statement relating to existing or expected meteorological conditions;

(cj) "Microlight Aircraft" means Microlight aircraft (single seater) and Microlight aircraft (two seater) and excludes hang gliders and para-planes;

- (ck) "Microlight aircraft (single seater)" means a fixed wing aircraft with maximum all up weight not exceeding 330 kg. and a wing area not less than 10 sq. meters and which is designed to carry not more than one person;
- (cl) "Microlight Aircraft (two seater)" means a fixed wing aircraft with a maximum all up weight not exceeding 450 kg. and a wing area not less than 10 sq. meters and which is designed to carry not more than two persons;
- (cm) "Military aircraft" includes naval, military and air force aircraft, and every aircraft commanded by a person in naval, military or air force service detailed for the purpose;
- (cn) "Movement area" means the area of an aerodrome which is intended for the surface movement of an aircraft and includes the maneuvering area and aprons;
- (co) "Nationality of aircraft" means the nationality of the State on the register of which aircraft is entered;
- (cp) "Normal flight" means flight comprising climbing, horizontal flight, turning and descending, provided, however, that it does not entail abrupt variations in height or in the attitude of the aircraft;
- (cq) "On the surface of water" - An aircraft is deemed to be "on the surface of water" so long as any portion of it is in contact with the water;
- (cr) "on-the-job training" means integration in practice of previously acquired job related qualifications and skills in a live job situation under the supervision of a qualified and experienced person already employed for that job;
- (cs) "Operator" means a person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in aircraft operation;
- (ct) "Passenger aircraft", "mail aircraft" and "goods aircraft" means aircraft which effect public transport of passengers, mails or goods, respectively;
- (cu) "Petroleum in bulk" means petroleum contained in receptacle exceeding 900 liters in capacity;
- (cv) "Pilot flying (PF)" means the pilot whose primary task is to control and manage the flight path. The secondary tasks of the Pilot flying are to perform non-flight path related actions (radio communications, aircraft systems, other operational activities, etc.) and to monitor other crew members;
- (cw) "Pilot-in Command" means the pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight;
- (cx) "Pilot-in-command under supervision" means co-pilot performing, under the supervision of the pilot-in-command, the duties and functions of a pilot-in-command, in accordance with a method of supervision acceptable to the Licensing Authority;
- (cy) "Pilot monitoring (PM)" means the pilot whose primary task is to monitor the flight path and its management by the Pilot Flying. The secondary tasks of the Pilot monitoring are to perform non-flight path related actions (radio communications, aircraft systems, other operational activities, etc.) and to monitor other crew members;
- (cz) "Post holder" means a person authorised by the Director General to carry out certain specific functions for a specific Approved Organization;
- (da) "Private aircraft" means all aircraft other than aerial work aircraft or public transport aircraft;
- (db) "Prohibited area" means an area over which the navigation of aircraft is prohibited under rule 8;
- (dc) "Public transport" means all carriage of persons or things effected by aircraft for a remuneration of any nature whatsoever, and all carriage of persons or things effected by aircraft without such remuneration if the carriage is effected by an air transport undertaking;
- (dd) "Public transport aircraft" means an aircraft which effects public transport;
- (de) "Radio Regulations" means the regulations adopted by the World Radiocommunication Conference (Geneva 1995) and includes every revision or modification thereof which the Government of India has ratified or accepted;

(df) "Rating" means an authorization entered on or associated with a licence and forming part thereof, stating special conditions, privileges or limitations pertaining to such licence;.

(dg) "Registered Interest" means any interest registered with the International Registry established under the Cape Town Convention;

(dh) "Rendering a licence valid" means the action taken as an alternative to issuing its own licence in accepting a licence issued by any other Contracting State as the equivalent of an Indian licence;

(di) "Rescue coordination centre (RCC)" means a unit responsible for promoting efficient organization of search and rescue services and for coordinating the conduct of search and rescue operations within a search and rescue region;

(dj) "Restricted Type Certificate" means a document issued, validated or accepted by the Director General signifying that the design of a type of aircraft or engine or propeller does not fully meet the applicable type design standards specified by the Director General;

(dk) "Safety" means the state in which the risks associated with aviation activities, related to, or in direct support of the operation of aircraft, are reduced and controlled to an acceptable level.

Explanation.— For the purposes of this clause, the expression "acceptable level" is the minimum degree of safety that must be assured by a system in actual practice;

(dl) "Safety Data" means a defined set of facts or set of safety values collected from various aviation related sources, which is used to maintain or improve safety;

(dm) "Safety Information" means safety data processed, organized or analyzed in a given context so as to make it useful for safety management purposes;

(dn) "Safety Oversight" means a function performed by a State to ensure that individuals and organizations performing an aviation activity comply with safety related national laws and regulations;

(do) "Scheduled air transport service" means an air transport service undertaken between the same two or more places and operated according to a published time table or with flights so regular or frequent that they constitute a recognizably systematic series, each flight being open to use by members of the public;

(dp) "Seaplane" means an aeroplane capable normally of taking off from and alighting solely on water;

(dq) "Solo flight time" means flight time during which a pilot is the sole occupant of an aircraft;

(dr) "Special Certificate of Airworthiness" means a document issued by the Director General to an aircraft which has a restricted type certificate or complies with airworthiness specifications as specified by the Director General for ensuring adequate safety;

(ds) "Special Flight Permit" means a document issued by the Director General to an aircraft which does not meet the conditions of airworthiness as defined in clause (ad) but is in a condition for safe operation subject to limitations as may be specified therein;

(dt) "specified or as specified or may be specified by the Director General" means the directions issued by the Director General under rule 202 and placed in public domain on the website of the Directorate General of Civil Aviation;

(du) "State aircraft" includes aircraft used in military, customs, police services, and posts;

(dv) "State of design" means the state having jurisdiction over the organization responsible for the type design;

(dw) "Subsequent aircraft" means an aircraft which is constructed in accordance with the design and specification of a type of aircraft, which has been approved or accepted by the Central Government for the issue of a certificate of airworthiness;

(dx) "Take-off" includes all the successive positions of an aerodyne from the moment it moves from rest until the moment of starting normal flight;

(dy) "Tariff" means any fare, rate or charge collected by an air transport undertaking for the carriage of passengers, baggage, cargo, including the commission payable to the agents, and the conditions governing such fare, rate or charge "Tariff" means any fare, rate or charge collected by an air transport undertaking for the carriage of passengers, baggage, cargo, including the commission payable to the agents, and the conditions governing such fare, rate or charge.

Explanation.— For the purposes of this clause, 'cargo' does not include mail;

(dz) "Temporary Aerodrome" means an aerodrome intended to be used for a period not exceeding six months;

(ea) "To land" is the action under normal conditions of making contact with the ground or a solid platform or water by an aircraft equipped for this purpose;

(eb) "To pilot" means to manipulate the flight controls of an aircraft during flight time;

(ec) "Type Certificate" means a document issued, validated or accepted by the Director General to signify that the design of a type of aircraft or engine or propeller, complies with the applicable type design standard as specified by the Director General;

(ed) "Type of aircraft" means all aircraft of the same basic design including all modifications thereto except those modifications which result in a change in handling or flight characteristics;

(ee) "Type rating" means a rating for each type of aircraft;

(ef) "Under control" an aircraft is said to be "under control" when it is able to maneuver as required by these rules;

(2) The words and expressions used herein but not defined, and defined in the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024) shall have the same meaning as assigned to them in the said Act.

PART II

GENERAL

3. Use and operation of aircraft. — No person shall use or operate or assist in using or operating an aircraft save in accordance with these rules.

4. Registration and nationality and registration marks. — Subject to the provisions of rule 42, no person shall fly, or assist in flying, any aircraft unless-

(a) it has been registered, and

(b) it bears its nationality and registration marks and the name and residence of the owner affixed or painted thereon in accordance with rule 47 or, in the case of aircraft registered elsewhere than in India, in accordance with the regulations of the State in which it is registered:

Provided that the prohibition imposed by this rule shall not apply to aircraft flown in accordance with the special permission in writing of the Central Government and subject to any conditions and limitations which may be specified in such permission.

5. Documents to be carried on aircraft. — (1) No person shall operate or fly an aircraft unless valid documents, as required by the law of the country in which the aircraft is registered, are carried on board and are kept in such form and manner as laid down by that country.

(2) An aircraft registered in India shall carry on board valid documents as specified by the Director General:

Provided that where a licence or other document has been submitted to a competent authority under these rules for renewal or other action, that fact shall be deemed a valid excuse for its not being carried on board the aircraft.

6. Carriage of arms, ammunition, explosives, military stores, etc.— (1) No person shall carry or cause or permit to be carried in any aircraft to, from, within or over India, any arms, ammunitions, munitions of war, implements of war, explosives and military stores, except with the written permission of the Central Government and subject to the terms and conditions of such permission:

Provided that the Director General may, by general or special order in writing, permit any person or class of persons to carry such articles subject to the terms and conditions as specified in such order.

(2) An application for permission under sub-rule (1) shall be made to the Director General in the form and contains such particulars or documents as specified by him.

(3) The following fee shall be paid electronically in the manner specified by the Director General, for permission under sub-rule (1):

- | | |
|-----------------------|-------------|
| (a) for individual: | Rupees 500 |
| (b) for organisation: | Rupees 1000 |

Note.— No fee shall be payable for the person permitted under proviso of sub-rule (1).

(4) Where the carriage of any goods is permitted under sub-rule (1), it shall be the duty of the operator the pilot-in-command, the consignor and every person concerned with the booking, handling or carriage of such goods, to take all precautions to avoid danger to the aircraft or to the persons on board or to any other person or property and in particular, to ensure that:-

- (a) the goods are so packed, protected and secured as to avoid any possibility of them being a source of danger;
- (b) the goods are so carried as not be accessible to the passengers on board the aircraft; and
- (c) the nature of the goods is clearly and conspicuously marked on the package containing them.

(5) The consignor of such goods shall give the operator a written notice specifying the nature, weight and quantity of the goods and the name and full address of the consignee; and the operator shall inform the pilot-in-command of the aircraft of all such particulars before the goods are placed on board the aircraft.

(6) Where any officer, authorized in this behalf by the Central Government, has reasons to believe that the provisions of this rule are, or are about to be, contravened, he may cause such goods to be placed under his custody pending detailed examination of the nature of the goods or pending a decision regarding the action, if any, to be taken in the matter.

7. Aerodromes. — (1) No pilot or operator of any aircraft carrying passengers for hire or reward shall use any place for a series of landings and departures, and no pilot or operator of any aircraft employed on a scheduled air transport service shall use any place as a regular place of landing or departure other than an aerodrome licenced or approved for the purpose in accordance with the provisions of Part V.

(2) No person being the proprietor of an aerodrome other than an aerodrome mentioned in sub-rule (1) shall permit the aerodrome to be used in contravention of these rules.

(3) No person other than the occupant of an aircraft maneuvering in accordance with these rules may enter upon the landing area of an approved or licenced aerodrome without the consent of the operator of the aerodrome except in the case of imminent threat to life of the occupants of the aircraft or of the safety of the aircraft.

8. Prohibited areas. — (1) No person shall fly or assist in flying an aircraft over any of the areas specified in Aeronautical Information Publication as restricted or prohibited areas save in accordance with the conditions specified in that Publication.

(2) Every pilot, who, when flying an aircraft, finds himself above a prohibited area in contravention of sub-rule (1), shall, as soon as he is aware of the fact, give the signal of distress specified in the Rules of the Air referred to in rule 11, and shall land the aircraft as soon as possible outside the prohibited area at one of the nearest aerodromes in India:

Provided that he shall not, unless compelled by stress of weather or other unavoidable, cause, fly further into the prohibited area nor commence to descend while still above the prohibited area.

(3) When advised so by an Air Traffic Service or When the signals prescribed in the Rules of the Air referred to in rule 12 to warn an aircraft that it is flying in the vicinity of restricted, prohibited or danger area are given, the pilot of the aircraft shall immediately change his course and fly away from the prohibited area.

(4) When the light signals from aerodrome control tower, as prescribed in the rules of the Air referred in rule 12 are given, the pilot shall immediately give the signal referred to in sub-rule (2) of this rule and land the aircraft in accordance with that sub-rule.

9. Photography or videography at aerodromes.— (1) No person shall take, or cause or permit to be taken, at an aerodrome any photograph or videography except with the permission in writing from the aerodrome operator of such aerodrome:

Provided that in case foreign nationals are engaged in the activity of photography or videography then such permission shall be granted only when such nationals are security cleared from concerned agencies.

Provided further that the Director General from time to time, may, by an order, direct that these restrictions shall not apply to photography or videography at any aerodrome or within such limits of any aerodrome as may be specified in the order.

(2) The aerodrome operator, while granting such permission under sub-rule (1) and during such photography or videography, shall ensure that such activity in any manner, either directly or indirectly does not

- (a) endanger safety or security of an aircraft or aircraft operations;
- (b) cause interference with the normal functioning of any facility established for the safe and secure operations of aircraft or convenience and free movement of passenger and cargo;
- (c) obstruct or distract the functioning of any person entrusted with any responsibility towards ensuring safe and secure operation of aircraft or airport.

(3) The Aerodrome operator shall maintain the complete record of permission issued under sub-rule (1) for a period of three years and on demand by the Director General shall made available such record before him for inspection.

10. Photography or videography from aircraft in flight. — No person shall take, or cause or permit to be taken from an aircraft in flight any photograph or videography including aerial survey except in accordance with and subject to the terms and conditions as specified by the Director General.

11. Conditions to be complied with by an aircraft in flight. — No aircraft shall be flown unless the following conditions are complied with, namely:—

- (i) the aircraft possesses a valid certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness issued by the Director General;
- (ii) the aircraft shall be certified as airworthy and shall be maintained in accordance with the provisions of Part III or in the case of an aircraft not registered in India, in accordance with the regulations of the State in which the aircraft is registered;

(iii) all the terms or conditions on which the certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness was granted shall be duly complied with;

(iv) the aircraft shall carry on board its certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness, any other certificate prescribed by Part III and any other document as specified by the Director General, or by the regulations of the State in which the aircraft is registered, which it is required to carry on board:

Provided that an aircraft not in compliance with the aforesaid conditions may be flown under a special flight permit issued by the Director General under rule 57 subject to such conditions as may be specified in the special flight permit.

Note:— For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub- rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian registered aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

12. Rules of the Air. — Every person shall comply with the Rules of the Air issued by the Director General in accordance with Annex 2 to the Convention as may be applicable to that person.

13. Prevention of flights in contravention of the rules. — (1) An authority authorized under section 17 of the Act, to detain aircraft may do so by the issue of a written direction to the pilot or other persons for the time being in-charge of the aircraft to be detained, or by taking or causing to be taken such other steps as may, in the opinion of such authority, be necessary to make the detention effective, including the use of force, denial of access by any person to the aircraft, removal of parts and components of the aircraft, defuelling of the aircraft or otherwise interfering with the aircraft. If an aircraft detained by a person so authorized is housed or kept at a Government aerodrome, the housing or picketing charges normally applicable shall be payable in respect of the whole period during which it is detained.

(2) Officers of the Central Government or a State Government, employed at or in the neighborhood of any airport, including the officers of police, naval, army, air force or customs department and such other officers of the Central Government or a State Government as may be specified by the Central Government by general or special order issued in this behalf shall, on being required to do so by the authority authorized under section 17 of the Act to detain an aircraft, assist such authority in detaining the aircraft and taking such steps as may, in the opinion of that authority, be necessary to make the detention effective.

(3) Any person acting in contravention of any direction given under this rule shall, without prejudice to any other penalty he may incur, be deemed to have acted in contravention of these rules.

14. Certain rules not applicable to Gliders and Kites.— The rule 5 shall not apply to gliders, and rules 4, 5, 8, 11, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 72, 112, 113, 119, 174, 175, 176, 177, 206 and 212 shall not apply to kites.

15. Dangerous flying. — No person shall fly any aircraft in such circumstances as, by reason of low altitude or proximity to persons or dwellings or for other reason, to cause unnecessary danger to any person or property.

16. General safety. — No person shall, act in any manner, either directly or indirectly, so as to,-

- (a) endanger safety and security of an aircraft or aircraft operation;
- (b) cause interference with the normal functioning of any facility established for the safe and secure operation of aircraft; or
- (c) obstruct or distract the functioning of any person entrusted with any responsibility towards ensuring safe and secure operation of aircraft.

17. Aircraft in distress. — (1) The Director General may issue requirements to be followed by concerned persons for providing assistance to aircraft in distress in accordance with Annex 12 to the Convention.

(2) Every person shall comply with the requirements issued by the Director General under sub-rule (1).

18. Assault and other acts of interference against a crew member. — No person shall, on board an aircraft, —

- (a) assault, intimidate or threaten, whether physically or verbally, a crew member which may interfere with the performance of the duties of the crew member or lessens the ability of the crew member to perform those duties;
- (b) refuse to follow a lawful instruction given by the Pilot-in-Command, or on behalf of the Pilot-in-Command by a crew member, for the purpose of ensuring the safety of the aircraft or of any person or property on board or for the purpose of maintaining good order and discipline on board.

19. Assault and other acts endangering safety or jeopardizing good order and discipline. — (1) No person shall, on board an aircraft, —

- (a) assault, intimidate or threaten, whether physically or verbally, any person,
- (b) intentionally cause damage to or destroy any of property,
- (c) consume alcoholic beverages or drugs,

which is likely to endanger the safety of the aircraft or of any person or jeopardizes the good order and discipline on board the aircraft.

(2) For the purposes of rules 18 and 19, the jurisdiction of India shall, in addition to the applicability provided in rule 1 of these rules, also extend to any offence if the act constituting the offence took place on board any aircraft in flight outside India:

Provided that —

- (a) the next landing of the aircraft is in India; and
- (b) the Pilot-in-Command has delivered the suspected offender to the competent authorities of India, with the request that the authorities prosecute the suspected offender and with the affirmation that no similar request has been or shall be made by the Pilot-in-Command or the operator to any other State.

20. Carriage of persons suffering from mental disorders or epilepsy in aircraft. — No person shall knowingly carry or permit to be carried, or connive at the carriage of, a person suffering from any mental disorder or epilepsy in any aircraft:

Provided that this prohibition shall not apply if the person to be carried is certified by a registered medical practitioner to be fit to travel by air without being a risk to other passengers or to the aircraft, and in addition :-

- (a) has not taken or used any alcoholic drink or preparation within twelve hours of the commencement of the flight;
- (b) is kept under proper sedative, if in a state of excitement, during the flight and stops en route; and
- (c) is accompanied by an attendant, provided that in case he has been in a state of excitement requiring sedation within the two weeks preceding the date of commencement of the flight, he shall be accompanied by a registered medical practitioner and adequate escort who shall individually and collectively be responsible for ensuring that no alcoholic drink or preparation is taken by the person in their charge and that such person is kept suitably sedated during the flight and stops en route.

21. Carriage of animals, birds and reptiles in aircraft. — No animal, bird or reptile shall be taken aboard or carried on any aircraft to, from and within India, except under and in accordance with a general or special permit in writing issued by the Director General in this behalf, and subject to such conditions, if any, as may be specified therein.

22. Fuelling of aircraft. — (1) No person shall fill or replenish the fuel tanks of an aircraft from vehicles or vessels containing petroleum in bulk or from fuel hydrant installations except from vehicles or installations of a type approved by the Chief Inspector of Explosives or from barges licenced under “the Petroleum Rules, 2002”.

(2) The Director General may specify standards and conditions in respect of fuelling operations, including filling or draining of fuel tanks.

23. Housing of aircraft. — (1) No aircraft containing dangerous petroleum in bulk in any of its tanks may be housed in a hangar unless such hangar is constructed of unflammable material and is effectively and safely ventilated to the open air.

(2) Every such hangar shall be in charge of a competent person who shall be responsible for taking all proper precautions against fire and shall prevent unauthorized persons from having access to the building.

24. Dropping of articles and descent by parachutes. — (1) No person shall drop or project or cause or permit to be dropped or projected from an aircraft in motion anything except ballast in the form of fine sand or water:

Provided that nothing in this rule shall be construed as preventing-

(a) in an emergency, the dropping of liquid fuel;

(b) in an emergency, the dropping of cargo over areas where hazard to persons or property outside the aircraft is not thereby created;

(c) the dropping of message bags, smoke producing or other apparatus or materials dropped for the purpose of navigating an aircraft or communicating messages from an aircraft subject to the observance of such precautions as to the nature of the articles dropped and the place of dropping as will avoid risk of injuring persons or damaging property on the ground or water;

(d) the dropping of separate sheets of paper containing printed matter or separate petals of flowers in any place if-

- (i) the prior written permission of the District Magistrate or the Commissioner of Police is obtained in each case;
- (ii) the aircraft is suitable for dropping these articles;
- (iii) the minimum safe heights specified in these rules are observed; and
- (iv) necessary precautions are taken to avoid injury or damage to persons or property.

(e) the dropping of ropes used for towing aircraft.

(2) No person shall, except in an emergency, descend by means of a parachute from an aircraft and no person shall drop or cause or permit to be dropped from an aircraft in flight any article, whether attached to a parachute or not,

unless the descent is made or the article is dropped in accordance with general or special order issued by the Director General in this behalf and subject to such conditions, if any, as may be specified therein.

25. Acts likely to imperil the safety of aircraft. — No person shall interfere with the pilot or with a member of the operating crew of an aircraft, or tamper with the aircraft or its equipment or conduct himself in a disorderly manner in an aircraft or commit any act likely to imperil the safety of an aircraft or its passengers or crew.

26. Prohibition of operating civil aircraft causing sonic boom. — No person shall operate a civil aircraft at a true flight mach number greater than one over the territory of India or over the high seas in a manner which may cause or is likely to cause sonic boom over the territory of India.

NOTE.- For the purpose of this rule, "the territory of India" shall include the territorial waters of India.

PART III

AIRCRAFT

(A) Design and Manufacture of Aeronautical Product

27. Issue of Type Certificate or Restricted Type Certificate for an Aeronautical Product. — (1) An aeronautical product shall have a Type Certificate issued by the Director General where India is a State of Design.

(2) The Director General may issue a Type Certificate for an aeronautical product when, -

(a) an application is submitted in the form and contains such particulars or documents or evidences as specified by the Director General along with the fee prescribed under these rules; and

(b) the aeronautical product meets the airworthiness requirements as specified by the Director General.

(3) The Director General may issue a Restricted Type Certificate for an aeronautical product imposing necessary limitations on its operations if he is satisfied that the design of such product does not fully comply with the applicable design standard as specified by the Director General but is in a condition for safe operation.

28. Validation of Type Certificate or Restricted Type Certificate for an aeronautical product.— The Director General may validate a type certificate or a restricted type certificate in respect of an aeronautical product issued by a foreign country when, -

(a) an application is submitted in the form and contains such particulars or documents or evidences as specified by the Director General along with the fee prescribed under these rules; and

(b) the aeronautical product meets the airworthiness requirements as specified by the Director General.

29. Acceptance of Type Certificate or Restricted Type Certificate issued by a Contracting State.— The Director General may accept the type certificate or restricted type certificate of an aeronautical product issued by a Contracting State when-

(a) an application is submitted in the form and contains such particulars or documents or evidences as specified by the Director General along with the fee prescribed under these rules; and

(b) the aeronautical product meets the airworthiness requirements as specified by the Director General.

30. Issue of Supplemental Type Certificate for an aeronautical product.— The Director General may issue a supplemental type certificate in respect of any aeronautical product for which a type certificate or a restricted type certificate has been issued or validated or accepted as provided in rules 27, 28 and 29, when,-

- (c) an application for modification in the aeronautical product is submitted in the form and contains such particulars or documents or evidences as specified by the Director General along with the fee prescribed under these rules; and
- (d) such modification to the aeronautical product meets the airworthiness requirements as specified by the Director General.

31. Revision in type certificate or restricted type certificate or supplemental type certificate.- The Director General may issue revision to the type certificate or the restricted type certificate or the supplemental type certificate, as the case may be, on being satisfied that the aeronautical product meets the airworthiness requirements as specified by the Director General.

32. Cancellation, suspension of or endorsement on Type Certificate or Restricted Type Certificate.— If at any time the Director General is satisfied that there is a reasonable doubt to indicate that the safety of the aeronautical product is imperilled because of a defect, he may cancel, suspend or endorse the type certificate or restricted type certificate issued or validated for the aeronautical product having defect, or may require the incorporation of any modification as a condition for the type certificate or restricted type certificate remaining in force, as the case may be.

33. Acceptance of Supplemental Type Certificate issued by a Contracting State.— The Director General may accept a Supplemental type certificate of an aeronautical product issued by a Contracting State when-

- (a) an application is submitted in the form and contains such particulars or documents or evidences as specified by the Director General along with the fee prescribed under these rules; and
- (b) the aeronautical product meets the airworthiness requirements as specified by the Director General.

34. Acceptance of design for an aircraft.- Notwithstanding anything contained in rules 27 to 33, the Director General may accept the design of an aircraft after evaluation against the requirements as specified by the Director General and on being satisfied that it is in a condition for safe operation.

35. Airworthiness Directives.- (1) The Director General may issue directions in the form of airworthiness directive in respect of an aeronautical product for which a type certificate or a restricted type certificate has been issued, accepted or validated by the Director General when,-

- (a) An unsafe condition exists in the product; and
- (b) The condition is likely to exist or develop in other products of the same type design.

(2) The airworthiness directive under sub-rule (1) shall be issued after placing the draft on the website of the Directorate General of Civil Aviation for a period of thirty days for inviting objections and suggestions from all persons likely to be affected thereby:

Provided the Director General may, in the public interest and by order in writing, dispense with the airworthiness directive of inviting such objections and suggestions or reduce the period for submitting such objections and suggestions.

36. Special Condition.- (1) The Director General may issue directions in the form of Special Condition when finds that the airworthiness requirements for an aeronautical product design do not contain adequate or appropriate safety standards, because of a novel or unusual design feature.

(2) The Special Condition under sub-rule (1) shall be issued after placing the draft on the website of the Directorate General of Civil Aviation for a period of thirty days for inviting objections and suggestions from all persons likely to be affected thereby:

Provided the Director General may, in the public interest and by order in writing, dispense with the Special Condition of inviting such objections and suggestions or reduce the period for submitting such objections and suggestions.

37. Regulation and control of aircraft component.— (1) The aircraft components not covered under rule 27 to 33 shall be in accordance with technical standard as specified by the Director General.

(2) The technical standard under sub-rule (1) shall be issued in the form of Indian Technical Standard Order (ITSO) after placing the draft on the website of the Directorate General of Civil Aviation for a period of thirty days for inviting objections and suggestions from all persons likely to be affected thereby:

Provided the Director General may, in the public interest and by order in writing, dispense with the ITSO of inviting such objections and suggestions or reduce the period for submitting such objections and suggestions.

38. Authorisation for design and manufacture of aircraft component.— The Director General may issue Authorization for design and manufacture of aircraft components when, -

(a) an application is submitted in the form and contains such particulars or documents or evidences as specified by the Director General along with the fee prescribed under these rules; and

(b) the aircraft component meets the airworthiness requirements as specified by the Director-General

(B) Airworthiness

39. Certificate of Registration.— (1) The authority empowered to register aircraft and to grant certificate of registration in India shall be the Central Government. The certificate of registration shall include the following particulars, namely:

Nationality and registration marks referred to under these rules, manufacturer and manufacturer's designation of aircraft, aircraft serial number, year of manufacture, name and address of the certificate holder, name and contact information of owner, if different from certificate holder, the date of registration and the period of validity of such registration:

Provided that in the case of a leased aircraft, the certificate of registration shall also include the validity of the lease and the names, nationalities and addresses of the lessor and the lessee.

(2) The Central Government may, by general or special order issued from time to time, specify the period of validity of registration of the aircraft.

(3) The Central Government may, on receipt of application along with the fee as prescribed under these rules, reserve a registration mark for a period of one year, which may be further extended for one year at a time.

(4) An aircraft may be registered in India in either of the following categories, namely:-

(a) Category A Where the aircraft is wholly owned either

(i) by citizens of India; or

(ii) by a company or an entity registered and having its principal place of business within India; or

- (iii) by a company or an entity registered with International Financial Services Centre (IFSC) for undertaking leasing of aircraft and carrying on business in India.; or
- (iv) by the Central Government or any State Government or any company or entity owned or controlled by either of the said Governments;
- (v) by a company or an entity registered elsewhere than in India:

Provided that such company or entity has given the said aircraft on lease to any person mentioned in sub-clause (i), sub-clause (ii), sub-clause (iii) or sub-clause (iv); and

(b) Category B Where the aircraft is wholly owned either-

- (i) by persons resident in or carrying on business in India; who are not citizens of India, or
- (ii) by a company or entity registered elsewhere than in India and carrying on business in India:

(5) No aircraft in respect of which the conditions required in sub-rule (4) are not satisfied, or which is already validly registered in another country, shall be registered in India.

(6) In a case where the usual station of an aircraft and its ordinary area of operation are not situated in India, the Central Government may decline to accept an application for registration of the aircraft in India, or, as the case may be, to permit the aircraft to remain registered in India, if, in its opinion, the aircraft could more suitably be registered in some other country.

(7) In any particular case, the Central Government may decline to register an aircraft in India, if, in the circumstances of the case, it appears to it to be inexpedient in the public interest that the aircraft should be so registered.

40. Application for certificate of registration.— (1) Every application for a certificate of registration shall be in the form and shall contain such particulars relating to the aircraft and its ownership as specified by the Director General along with fee prescribed under these rules.

(2) In the case of an aircraft imported into India, a Bill of Entry from Customs stating that the duty leviable in respect of it has been paid and stating the type and manufacturer's serial number of the aircraft, and if the aircraft has been registered elsewhere, its registration markings.

41. Temporary Certificate of Registration.— When an application is made for the registration of an aircraft before its import into India, for the purpose of the import of the aircraft by air, a temporary certificate of registration may, subject to the conditions of sub-rule (5) of rule 39, be granted by the Central Government to the owner of the aircraft complying with sub-rule (1) of rule 40. Such temporary certificate shall be valid only until the first landing of the aircraft at a customs aerodrome in India, when the certificate shall be delivered by the pilot or other person-in-charge to the Director General. Thereafter, on production by or on behalf of the owner of the aircraft of the certificate mentioned in sub-rule (2) of rule 40, the certificate of registration may be granted by the Central Government.

42. Change in owner or lessor.— In the event of any change in the owner or lessor of a registered aircraft, then -

(a) the registered owner or lessor of the aircraft, as the case may be, shall forthwith notify to the Director General of such change;

(b) any person, company or entity who becomes the owner or lessor of an aircraft registered in India (hereinafter referred to as the New Owner or Lessor) shall forthwith inform the Director General in writing of the fact of his ownership or lease of the aircraft, as the case may be, and may make an application for a certificate of

registration; such application shall be made in such form and shall contain such particulars as specified by the Director General. Until such application is made and the certificate of registration is granted, it shall not be lawful for any person to fly or assist in flying such aircraft except in accordance with and subject to a permission in writing of the Director General;

(c) the registration and the certificate thereof shall remain valid until such registration and certificate have been cancelled by the Director General.

43. Change in the Certificate of Registration.— In the event of any change in the particulars of Certificate of registration of an aircraft registered in India other than provided under rule 42, an application for such changes shall be made by the certificate holder to the Director General in the form and manner as specified by him along with fee prescribed under these rules.

44. Cancellation or deregistration of the Certificate of Registration.— (1) The registration of an aircraft registered in India may be cancelled at any time by the Central Government, if it is satisfied that—

- (i) such registration is not in conformity with the provisions of sub-rule (4) of rule 39; or
- (ii) the registration has been obtained by furnishing false information; or
- (iii) the special certificate of airworthiness or the airworthiness review certificate in respect of the aircraft has expired for a period of five years or more; or
- (iv) the aircraft has been destroyed or permanently withdrawn from use; or
- (v) it is inexpedient in the public interest that the aircraft should remain registered in India.

(2) The Certificate of Registration of an aircraft registered in India, to which the provisions of the Cape Town Convention and Cape Town Protocol apply, may be cancelled by the Central Government, within five working days, without seeking consent or any document from the operator of the aircraft or any other person, if an application is received from the IDERA Holder along with:—

- (i) the original or notarised copy of the IDERA recorded with the Director General; and
- (ii) a priority search report from the International Registry regarding all Registered Interests in the aircraft ranking in priority along with a certificate from the IDERA Holder that all registered interests ranking in priority to that of the IDERA Holder in the priority search report have been discharged or that the holders of such interests have consented to the deregistration and export of the aircraft:

Provided that such deregistration of the aircraft shall not affect the right of the Central Government or of any entity thereof, or any inter-governmental organisation in which India is a member, or other private provider of public services in India, to arrest or detain or attach or sell an aircraft object under its laws for payment of amounts owed to the Government of India, any such entity, organisation or provider directly relating to the services provided by such aircraft in respect of that object.

Explanation.— For the purpose of this sub-rule, “International Registry” means the Registry established under Article 16 of the Cape Town Convention.

(3) An aircraft registered in India may be deregistered by the Central Government if it is satisfied that the aircraft could more suitably be registered in some other country or the lease in respect of the aircraft, registered in pursuance of sub-clause (v) of clause (a) of sub-rule (4) of rule 39 has expired or has been terminated in accordance with terms of lease.

(4) Every application for deregistration of an aircraft under sub-rule (2) or (3) shall be in the form and manner as specified by the Director General along with fee prescribed under these rules;.

(5) The certificate of de-registration shall be in the form and manner as specified by the Director General.

45. Export of aircraft.— The Central Government shall, consequent upon deregistration of an aircraft under sub-rule (2) of rule 44, if an application is made by the IDERA Holder for export of the same aircraft, take action to facilitate the export and physical transfer of the aircraft, along with spare engine, if any, subject to:-

- (i) the payment of outstanding dues in respect of the aircraft; and
- (ii) the compliance of the rules and regulations relating to safety of the aircraft operation.

46. Register of aircraft.— A register of aircraft registered in India shall be maintained by the Director General and shall include the particulars as provided for in respect of certificate of registration in rule 39. Such a register shall be open to inspection by members of the public at such times and subject to such conditions as may be specified by the Director General.

47. Nationality and Registration Marks, how to be affixed.— The following provisions of this rule shall have effect with respect to the marks to be borne by aircraft registered in India-

(1) The nationality mark of the aircraft shall be the capital letters VT in Roman character and the registration mark shall be a group of three capital letters in Roman character assigned by the Director General. The letters shall be without ornamentation and a hyphen shall be placed between the nationality mark and the registration mark.

(2) The nationality and registration marks-

- (a) shall be painted on the aircraft or shall be fixed thereto by any other means ensuring a similar degree of permanency in the form and manner as specified by the Director General, from time to time;
- (b) shall be inscribed together with full name and address of the registered owner of the aircraft on the owner's name plate in the form and manner specified by the Director General from time to time; and
- (c) shall always be kept clean and visible.

48. Use of State Marks.— (1) An aircraft shall not bear on any part of its exterior surface any advertisement or any sign or lettering except those under these rules and as required or permitted by the Director General.

(2) The name of an aircraft and the name and emblems of the owner of the aircraft may be displayed on the aircraft if the location, size, shape and colour of the lettering and signs do not interfere with easy recognition of, and are not capable of confusion with, the nationality and registration marks of the aircraft.

(3) An aircraft other than a State aircraft shall not bear any mark or sign prescribed for use by a State aircraft.

(4) National flags or colours may be displayed on the aircraft in such a manner that they are distinct and are not likely to create confusion with the markings used by military aircraft.

Note.- For the purpose of this rule, national flag when displayed on the aircraft shall adhere to the Flag Code of India.

49. Issue of Certificate of airworthiness or Special Certificate of Airworthiness and Airworthiness Review Certificate.— (1) The owner or operator of an aircraft may apply to the Director General for the issue of a certificate of airworthiness or a special certificate of airworthiness in respect of the aircraft or for the validation of a certificate of airworthiness issued elsewhere in respect of the aircraft.

(2) The Director General may issue a certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness in respect of an aircraft when-

(a) the applicant furnishes such documents or other evidence relating to the airworthiness of the aircraft as may be specified by the Director General; and

(b) the Director General is satisfied that it is airworthy or in a condition for safe operation:

Provided that the Director General may impose such conditions on the special certificate of airworthiness issued as may be necessary for safe operation of the aircraft.

(3) The Director General may validate a certificate of airworthiness in respect of any aircraft that may be imported if—

(a) the airworthiness authority of the country in which the aircraft is manufactured, has issued a certificate of airworthiness or such equivalent document;

(b) the airworthiness requirements as specified by the Director General are complied with; and

(c) the applicant furnishes necessary documents and technical data relating to the aircraft as may be specified and as the Director General may require.

(4) The certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness shall be issued or rendered valid for one or more of the categories as specified by the Director General. The operation of the aircraft shall be restricted in those categories as specified in the certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness subject to the conditions stated therein.

(5) A certificate of airworthiness issued under this rule shall be invalid unless the Director General or an organisation approved under these rules, carries out a review of compliance with applicable airworthiness standards and issues an airworthiness review certificate valid for such periods as may be specified therein which may be extended by the Director General or an organisation approved under these rules, in accordance with such procedures as may be specified by the Director General.

(6) A special certificate of airworthiness shall be valid for such periods as may be specified in the certificate and maybe renewed from time to time by the Director General.

(7) The aircraft shall be inspected and tested by the Director General or by a person authorised in his behalf, as specified.

(8) The owner or operator of the aircraft shall provide all necessary facilities for the purpose of carrying out the inspection and tests as required under sub-rule (7) and bear all expenses as specified by the Director General.

50. Issue of Noise Certificate of aircraft.— (1) The Director General may issue a noise certificate in respect of an aircraft registered in India when an application is submitted by the owner or operator in the form and contains such particulars or documents or evidences as specified by the Director General along with the fee prescribed under these rules.

(2) Noise certificate shall remain valid until such certificate has been cancelled by the Director General.

51. Conditions necessary for the certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness and inspection, overhaul of aircraft.— (1) The Director General may specify conditions and standards in respect of certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness of a particular type or class of aircraft to ensure safety of the aircraft and of persons on board the aircraft, having regard to the limitation of the aircraft.

(2) If, at any time, the Director General considers that any modification, repair, replacement, inspection or overhaul of any aircraft or type of aircraft or of any aircraft component or item of equipment of that aircraft or type of aircraft is necessary in the interest of safety, he may require the modification, repair, replacement, inspection or overhaul to be carried out as a condition of the certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness remaining in force.

52. Modification and repairs.— (1) A person shall not carry out any modification or repair affecting safety of any aircraft in respect of which there is a valid certificate of airworthiness or a special certificate of airworthiness unless he has been required to do so in pursuance of these rules or unless he has obtained the prior approval of the Director General.

(2) (a) Modifications issued by the manufacturer of an aeronautical product or aircraft component which have been issued a Type Certificate by the Director General or elsewhere may be deemed as approved modifications, unless otherwise specified by the Director General.

(b) Repair schemes issued by the manufacturer of an aeronautical product or aircraft component issued with a Type Certificate by the Director General or elsewhere and other repairs carried out in accordance with standard aeronautical engineering practice may be deemed as approved unless otherwise specified by the Director General.

(3) The Director General may give approval for repair or modification other than those referred to in sub rule (2), of an aeronautical product or aircraft component, where the owner or operator furnishes such evidence relating to the intended modification or repair and its effect on the airworthiness of aircraft as specified by the Director General.

(4) Modifications which have been approved by the Director General for one aeronautical product or aircraft component may be incorporated in others of the same type provided it is within the terms of approval.

(5) (a) While an aircraft has been modified or repaired after a major damage or major defect, the aircraft shall not be flown until an appropriately licenced engineer or an authorised person has certified in the manner specified by the Director General that the aircraft is in a safe condition to be flown for purpose of experiment or test, as the case may be.

(b) While an aircraft component has to be modified or repaired, it shall not be released until it is certified by an appropriately licenced engineer or an authorised person as may be specified by the Director General.

(6) The form and manner of distribution of the certificate and its copies referred to in the above sub-rules and preservation thereof shall be as may be specified by the Director General.

(7) A certificate in pursuance of the preceding sub-rules shall not be issued unless the materials, parts, method comply with such designs, drawings, specifications or instructions as may be issued by the manufacturers or as may be specified or approved by the Director General. The method and the workmanship shall be in accordance with standard aeronautical practice or as may be approved by the Director General.

53. Use of materials, processes, parts and periodical overhaul of aircraft.— (1) Every aircraft required under these rules to be provided with a certificate of airworthiness or a special certificate of airworthiness and aircraft components on such aircraft shall periodically be inspected, overhauled and certified on completion of the prescribed flight time or calendar time or on the basis of any other stipulated condition in accordance with the approved maintenance schedules or approved maintenance system. Such inspection and certification shall be effected by appropriately licenced engineers or authorised persons as may be specified by the Director General.

(2) A certificate to be issued in pursuance of sub-rule (1) shall not be issued unless the materials, processes, parts, method comply with such designs, drawings, specifications or instructions as may be issued by the manufacturers or as may be specified or approved by the Director General. The method and workmanship shall be in accordance with standard aeronautical practice or as may be approved by the Director General.

(3) Notwithstanding the foregoing provisions, the Director General may grant exemption by general or special order in writing to any person or class of persons from the operation of the foregoing sub-rules either wholly or partly, subject to such conditions, if any, as may be specified in such order.

54. Persons authorised to certify.— The certification required under Parts III, and VII of these rules shall be signed by appropriately licenced engineers or authorised persons qualified under the terms and conditions of the licence or authorisation, as the case may be, to carry out or inspect the manufacture, process, modification, repair, replacement, overhaul or maintenance, to which the certificate relates or by an approved person or by a person or persons holding written authorisation for certification from an approved organization in accordance with the criterion specified by the Director General and the certificate is signed as per the authorization-

55. Indian aircraft operating outside India.— Where an aircraft registered in India is operating in a country outside India, the aircraft, or any of its components or items of equipment shall not be modified, repaired, replaced, inspected or overhauled except by or under the supervision of, and certified by-

(a) in the case of a Contracting State, a person who is approved for the purpose by the appropriate authority of Contracting State in accordance with the minimum requirements adopted in pursuance of the Convention and recognized by the Director General as sufficient for the purpose;

(b) in the case of a country other than a Contracting State, a person who possesses qualifications which are recognized by the Director General as sufficient for the purpose.

Note:- For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub-rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

56. Suspension or cancellation of certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness and its continued validity.— (1) The certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness of an aircraft shall be deemed to be suspended when an aircraft-

(a) ceases or fails to conform with the requirement of these rules, in respect of operation, maintenance, modification, repair, replacement, overhaul, process or inspection, applicable to that aircraft; or

(b) is modified or repaired otherwise than in accordance with the provisions of these rules; or

(c) suffers major damage; or

(d) develops a major defect which would affect the safety of the aircraft or its occupants in subsequent flights.

(2) If, at any time, the Director General is satisfied that reasonable doubt exists as to the safety of an aircraft or as to the safety of the type to which that aircraft belongs, he may-

(a) suspend or cancel the certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness in respect of the aircraft; or

(b) require the aircraft or an aircraft component or an item of equipment of that aircraft to undergo such modification, repair, replacement, overhaul, inspection including flight tests and examination under the supervision of an approved person as the Director General may specify, as a condition of the certificate of airworthiness remaining in force.

(3) Subject to sub-rule (4), an aircraft shall not be flown during any period for which its certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness is suspended or deemed to be suspended.

(4) Where the certificate of airworthiness or the special certificate of airworthiness of an aircraft is suspended or deemed to be suspended, the Director General may, upon an application by the owner or operator, issue a special flight permit under rule 57.

57. Issue of Special Flight Permit.— (1) The Director General may issue a special flight permit when an aircraft is not fully in compliance with the airworthiness requirements but is in a condition for safe operation subject to such conditions as are specified in the special flight permit.

(2) The owner or operator of an aircraft may apply to the Director General for the issue of a special flight permit in respect of the aircraft for any of the purposes as specified by the Director General.

(3) The Director General may issue a special flight permit in respect of an aircraft when, -

(a) an applicant furnishes such documents as may be specified by the Director General; and

(b) the Director General is satisfied that the aircraft is in a condition for safe operation.

58. Instruments and equipment.— (1) Every aircraft shall be fitted and equipped with the instrument and equipment including radio apparatus and special equipment as may be specified by the Director General according to the use and circumstances under which the flight is to be conducted.

(2) Such instruments and equipment shall be of an approved type and installed in an approved manner and shall be maintained in a serviceable condition.

59. Aircraft for which radio apparatus is obligatory.— (1) All aircraft registered in India and required to be operated in accordance with VFR/IFR condition shall be provided with communication equipment which is capable of conducting two-way communication at all times with those aeronautical stations and on those frequencies as prescribed by the appropriate authority. The communication equipment so provided shall be of a type approved by the airworthiness authority of the country of manufacture of aircraft and acceptable to the Director General.

(2) An aircraft shall be provided with navigation equipment which will enable it to proceed:-

(a) in accordance with the flight plan; and

(b) in accordance with the requirement of air traffic services, except when, if not so precluded by the appropriate authority, navigation for flights under the visual flight rules is accomplished by visual reference to landmarks at least every 110 kms (60 Nautical Miles).

Note :- For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub-rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian registered aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

60. Issue of Mode-S Address of Aircraft.— The Director General may issue a mode-s address in respect of an aircraft equipped with mode-s transponder and registered or to be registered in India when an application is submitted by the owner in the form and contains such particulars or documents or evidences as specified by the Director General along with the fee prescribed under these rules.

61. Weight and balance.— (1) Every aircraft shall be weighed and appropriately marked and centre of gravity determined. The weight schedule and the load sheet indicating the calculated centre of gravity position(s) relating to the required configuration(s) shall be displayed or carried on board an aircraft subject to such conditions as may be specified by the Director General.

(2) (a) An aircraft shall not attempt to take off, fly or land at a weight in excess of the maximum permissible weight as specified in the Weight Schedule or as authorised by the Director General.

(b) The load of an aircraft throughout a flight including take-off and landing shall be so distributed that the centre of gravity position of the aircraft falls within the limitations specified or approved by the Director General:

Provided that the Director General may, by special order in writing and subject to such conditions as may be specified in that order, exempt any aircraft from the operation of this rule.

62. Defects and defective parts.— (1) A major defect in or a major damage to an aircraft registered in India shall be reported in the manner as specified by the Director General.

(2) When any part of an aircraft is revealed or suspected to be defective, the Director General may require it to be delivered to a person or organization authorised by him in this behalf for examination.

Note :- For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub-rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian registered aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

63. Defects in a foreign aircraft.— (1) When an aircraft registered outside India, whilst in Indian territory sustains major damage or a major defect is found, the Director General, on ascertaining that fact, may prohibit the aircraft from flying.

(2) Where, in pursuance of sub-rule (1), the Director General prohibits an aircraft from flying, he shall furnish to the appropriate authority of the country of registration of the aircraft information of the action which he has taken and a report of the damage suffered or defect found.

(3) The prohibition imposed in pursuance of sub-rule (1) shall not be removed until the appropriate authority of the country of registration of the aircraft notifies to the Director General-

(a) that the damage or defect suffered or ascertained has been removed ;

(b) that the damage suffered or defect found or ascertained is not of such a nature as to prevent minimum requirements of safety adopted in pursuance of the Convention ; or

(c) that in the circumstances of a particular case, the aircraft should be permitted to fly without passengers to a place at which it can be restored to an airworthy condition.

(4) In removing the prohibition imposed in pursuance of sub-rule (1), the Director General may impose such conditions on the operation of the aircraft as are notified to him by the appropriate authority of the country of registration of the aircraft.

Note :- For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub-rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian registered aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

64. Maintenance standards and certification.— (1) (a) The Director General may, in respect of any aircraft, aircraft component and item of equipment, specify standards and conditions for continuing airworthiness of the aircraft and its maintenance.

(b) The Director General shall notify the maintenance requirements and approve the maintenance system keeping in view-

(i) the continued airworthiness of the aircraft and the maintenance facilities required;

(ii) the period in terms of flight time, calendar time or any other basis, which may elapse with safety between inspections, tests, or overhauls or any other maintenance work;

(iii) the content and period of preservation of the records kept in respect of maintenance.

(iv) type of operation in which the aircraft is engaged;

(v) any conditions like dust, salt-air climatic conditions or other factors and the routes flown or basis used which may have an effect upon airworthiness; and

(vi) any other relevant considerations.

(2) Any aircraft shall not be flown unless-

- (a) it has been maintained in accordance with such requirements as may be specified by the Director General;
 - (b) maintenance of aircraft has been carried out by or under the supervision of a person licenced or authorised under rule 85, or authorised in writing by an approved maintenance organisation in accordance with the criterion as specified by the Director General; and
 - (c) all maintenance carried out has been certified by appropriately licenced engineers or authorised persons within the period specified by means of such a 'certificate' as may be prescribed by the Director General.
- (3) The contents, form, period or validity, preservation of the certificate shall be in such form and manner as may be specified by the Director General.
- (4) No aircraft shall commence any flight if subsequent to the issue of a certificate in pursuance of this rule, it has suffered any damage or revealed any defect, other than items covered in the approved minimum equipment list, which would render the aircraft unsafe for flight and which would not, in accordance with the ordinary aeronautical practice, be remedied by the pilot or crew:
- (5) Microlight, light sport aircraft, gyroplane, glider, balloon or an airship shall be certified by an aircraft maintenance engineer holding a licence in Category A or Category B1 or Category B3 or an authorised person subject to the requirements as specified by the Director General:

Provided that the Director General may, by general or special order and subject to such conditions as may be specified in that order, exempt any aircraft from the operation of this rule.

65. Log Books and Logs.— (1) The following log books shall be kept and maintained in respect of all aircraft registered in India, namely:-

- (a) a journey log book;
 - (b) an aircraft log book;
 - (c) an engine log book for each engine installed in the aircraft;
 - (d) a propeller log book for every variable pitch propeller installed in the aircraft;
 - (e) a radio apparatus log bok for aircraft fitted with radio apparatus;
 - (f) any other log book that may be required by the Director General.
- (2) The Director General may require that a technical log or flight log be provided in respect of an aircraft and be maintained in such manner as may be specified by him;
- (3) Log books shall be of such type and shall contain such information, entries and certification as may be specified by the Director General. Log books and logs shall be preserved until such time as may be specified;

Explanation. - For the purpose of this rule, the expression "journey log book" includes any other form or manner of recording the requisite information and acceptable to the Director General.

Note :- For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub-rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian registered aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

(C) Organisation

66. Approved Organisations.— (1) (a) In this rule 'organisation' refers to an organisation or a person engaged in one or more of the following activities, namely:-

- (i) design, manufacture, modification, and repair of aircraft, aircraft components including materials, forging, castings, standard parts;

- (ii) manufacture, compounding, blending, testing, storage, distribution, and supply of aviation fuel, lubricants, special products;
- (iii) maintenance, overhaul, repair, inspection, treatment, processing of aeronautical products and including aircraft components;
- (iv) maintenance and management of continuing Airworthiness of other-than-complex motor powered aircraft except those covered under rule 199.

(b) In this rule 'manual' means Quality Manual, Maintenance Organisation Exposition, Combined Airworthiness Exposition, Maintenance Organisation Manual, Production Organisation Exposition, Design Organisation Manual, Safety Management System manual, required to be provided by an organisation under sub-rule (4).

(2) An organisation shall have adequate facilities including qualified and trained staff and necessary equipment for tests and inspection aids.

(3) No organisation shall engage in one or more of the activities listed under clause (a) of sub-rule (1) unless an approval is granted by the Director General. The request for such approval shall be made to the Director General in such form and manner as specified by him along with the fee prescribed under these rules.

(4) The Director General may grant approval on being satisfied that the applicant has complied with requirements as specified by him.

(5) The approval so granted shall be subject to such terms and conditions as may be specified by the Director-General.

(6) Every Organization which is engaged in one or more of the following activities –

- (i) type design of an aeronautical product under sub-clause (i) of clause (a) of sub-rule (1).
- (ii) manufacturer of an aeronautical product under sub-clause (ii) of clause (a) of sub-rule (1);
- (iii) maintenance organization engaged in the maintenance of aeroplanes or helicopters under sub-clause (iii) of clause (a) of sub-rule (1).

shall establish and maintain a Safety Management System as specified by the Director General.

(7) The approval granted under sub-rule (4), unless suspended or cancelled, shall remain valid for a period not exceeding five years and on being satisfied, the Director General may renew the approval for a further period of five years:

Provided that an approval granted under sub-rule (4) for the activities mentioned under sub-clause (iii) of clause (a) of sub-rule (1), unless suspended or cancelled, shall remain valid for a period not exceeding ten years on complying the requirements as specified by the Director General and on being satisfied, the Director General may renew the approval for a further period of ten years.

(8) An approved organization or a person may approach to the Director General at any time for extension of the scope of his work and the Director General, on being satisfied that the specified requirements have been complied with, may grant approval for extension of scope as requested, or to a specific level, as deemed fit. The approval of the extension of scope, if any, granted under this sub-rule, shall be valid only up to the date of validity of the original approval.

(9) (a) An approved organisation shall provide, for the use and guidance of its personnel, manuals which shall contain details of information concerning policies, procedures, practices and quality control methods relating to activities of that organization and as may be specified by the Director General.

(b) A complete copy of the manual or such portions of the manual as the Director General may direct shall be submitted to the appropriate regional office of the Directorate General of Civil Aviation for approval.

(c) An approved organization shall revise its manuals from time to time whenever necessary as a result of changes in organization, changes in Scope and changes in practices & procedures shall be subject to the prior approval of the Director General.

(10) Copies of the manual and amendments thereto shall be furnished by the approved organization to such of its personnel as considered necessary, to the Director General and to such other person associated with the work of the organization, as the Director General may specify.

(11) Employees of the organisation shall comply with all the instructions relating to their duties as contained in the manual(s).

(12) An organisation shall ensure that provision is made for imparting necessary instructions to its personnel who are authorised to certify for proper discharge of their duties and responsibilities.

(13) An organisation shall maintain complete records of its activities and such other records as may be required by the Director General. The records, reports, logs, drawings, shall be made available to the Director General for inspection and check and at such times as he directs. The records shall be kept for such period as may be specified by the Director General.

(14) Without prejudice to the provisions of any rules, the Director General may, after giving an opportunity of being heard to the organization or a person, cancel, suspend or restrict any approval or issue a warning or an admonition to the organisation or the person, where he is satisfied that-

(a) the conditions stipulated by the Director General under this rule or under the civil aviation requirements are not being complied with;

(b) the organisation or the person has performed work or granted a certificate in respect of work which has not been performed in a careful or competent manner or has performed work beyond the scope of it or his approval or failed to make proper entries and certification thereof or for any other reason considered by the Director General as sufficient to cancel, suspend or restrict an approval granted under this rule, or to issue a warning or an admonition.

67. Acceptance of foreign approved organisation.— (1) Notwithstanding anything contained in rule 66, the Director General may accept a foreign approved organisation for the purpose of maintenance of aircraft, engine and components in accordance with the requirements as specified by the Director General in this behalf.

(2) The acceptance granted under sub-rule (1), unless suspended or cancelled, shall remain valid for a period not exceeding two years, and on being satisfied, the Director General may renew it for a further period not exceeding two years at a time.

(3) Without prejudice to the provisions of these rules, the Director General may, after making such enquiry as he may deem fit, and after giving an opportunity of being heard to the organisation referred to in sub-rule (1), cancel, suspend or restrict any acceptance or issue a warning or an admonition to the said organisation, where he is satisfied that-

(a) the requirements specified by the Director General are not being complied with; or

(b) the organisation has not performed work or granted a certificate in respect of work which has not been performed in a careful or competent manner or has performed work beyond the scope of its acceptance or failed to make proper entries and certification thereof or for any other reason considered by the Director General as sufficient to cancel, suspend or restrict an acceptance granted under this rule, or to issue a warning or an admonition.

(D) Fee

68. Fees.— (1) No certificate of any of the kinds specified herein below, shall be issued or validated unless the following fee shall be paid in respect of such certificate, namely: —

(A) Issue of type certificate or restricted type certificate under rule 27:

(i) for an aircraft having maximum design take-off weight—	
(a) of 1,000 kilograms or less	Rs.40,000
(b) exceeding 1,000 kilograms, for every 1000 kilograms or part thereof	Rs.20,000
(ii) for engines—	
(a) Turbine	Rs. 20,00,000
(b) Non –Turbine	Rs. 4,00,000
(iii) for propeller	Rs.4,00,000

(B) Validation of Type Certificate or Restricted Type Certificate under rule 28:

(i) The fee for validation of Type Certificate or Restricted Type Certificate for the purposes of operation shall be twenty-five percent of the fee payable under clause (A).

(ii) The fee for validation of Type Certificate or Restricted Type Certificate for the purposes of licenced production shall be fifty percent of the fee payable under clause (A).

(C) Acceptance of type certificate or Restricted Type Certificate of an aeronautical product under rule 29:

The fee for acceptance of type certificate or Restricted Type Certificate of an aeronautical product shall be twenty five percent of the fee payable under above clause (B).

(D) Issue of supplemental Type Certificate in respect of an aeronautical product under rule 30 —

(i) For an aircraft having maximum design take-off weight-	
(a) of 1,000 kilograms or less	Rs.10,000
(b) exceeding 1,000 kilograms, for every 1,000 kilograms or part thereof	Rs. 5,000
(ii) for engines -	
(a) Turbine	Rs.5,00,000

(b) Non –Turbine	Rs. 1,00,000
(iii) for Propeller	Rs.100,000

(E) Acceptance of Supplemental Type Certificate issued by a Contracting State.— The fee for Acceptance of Supplemental Type Certificate of an aeronautical product shall be twenty-five percent of the fee payable under items (i) to (iii) of clause (D).

Note.— The maximum permissible take-off weight for the purposes of this rule shall be as indicated in the Flight Manual of the aircraft.

(F) Acceptance of Design under rule 34:

The fee for acceptance of design shall be fifty percent of the fee payable under clause (A).

(G) Authorization for design and manufacture of an aircraft component under rule 38;

(i) for each aircraft component	Rs. 40,000
---------------------------------	------------

(2) (A) The following fee shall be payable in respect of a certificate of registration for an aircraft having maximum permissible take-off weight —

(i) of 15,000 kilograms or less :	Rs. 20,000
(ii) exceeding 15,000 kilograms, for every 1,000 kilograms or part thereof :	Rs. 5,000

Note. - For the purpose of this sub-rule, the maximum take-off weight shall be as indicated in the Flight Manual of the aircraft.

(B) Where the original certificate of registration is lost or destroyed, a duplicate thereof may be issued on payment of ten percent of the fee payable under clause (A) of sub-rule (2).

(C) A temporary certificate of registration referred to in rule 41, may be issued on payment of twenty five percent of the fee payable under clause (A) of sub-rule (2).

(D) The certificate of registration may be issued under rule 42 or rule 43 on payment of fifty percent of the fee payable under clause (A) of sub-rule (2).

(E) A fee of rupees ten thousand shall be payable for reserving a registration mark and such reservation may further be extended on payment of ten thousand rupees at a time.

(F) A fee of rupees twenty-five thousand shall be payable for issuing a certificate of de-registration to an applicant.

(G) A fee of rupees twenty thousand shall be payable for issuance of Mode-S address of aircraft.

(3) Issue or validation of certificate of airworthiness, special certificate of airworthiness, and issue or extension of airworthiness review certificate and Noise Certificate under rule 49:

(i) Issue of Certificate of Airworthiness/ Special Certificate of Airworthiness for an aircraft having maximum permissible take-off weight—	
(a) of 1,000 kilograms or less	Rs.20,000

(b) exceeding 1 ,000 kilograms, for every 1,000 kilograms or part thereof	Rs.1,000
(ii) Validation of Certificate of Airworthiness/ Special Certificate of Airworthiness	Fifty percent of the fees payable under item (i).
(iii) Issue or extension of Airworthiness Review Certificate or renewal of Special Certificate of Airworthiness or amendment in Certificate of Airworthiness or Special Certificate of Airworthiness	Fifty percent of the fees payable under item (i)
(iv) Issue of duplicate certificate of airworthiness or Airworthiness Review Certificate or special certificate of airworthiness	Ten percent of the fee payable under item (i), as applicable.
(v) Change in Category/sub-Category in certificate of airworthiness or special certificate of airworthiness	Twenty five percent of the fee payable under item (i), as applicable.
(vi) Issue of Special Flight Permit	Ten percent of the fee payable under item (i), as applicable.
(vii) Issue of Noise Certificate	Fifty percent of the fee payable under item (i).
(viii) For any amendment or re-issue of Noise Certificate	Twenty Five percent of the fee payable under item (i).

(4) An additional amount of one lakh fifty thousand rupees or cost of travel including per diem per person whichever is higher shall be payable if the technical evaluation, inspection, examination or test as specified in sub-rules (1), & (3) is required to be carried out at any place outside India.

(5) The following fee shall be payable for grant of approval under rule 66, in respect of an organization having-

(i) fifty employees :	Rs.2,00,000/-
(ii) more than fifty and upto two hundred employees:	Rs.4,00,000/-
(iii) more than 200 employees :	Rs.8,00,000/-

(6) The fee for renewal or extension of scope of approval under rule 66 or acceptance of approval or extension of acceptance under rule 67 shall be fifty per cent. of the fee payable under sub-rule (5).

(7) An additional amount of two lakh fifty thousand rupees or cost of travel including per diem, whichever is higher shall be payable if the inspection, audit or surveillance for the grant or renewal or extension of approval is required to be carried out at any place outside India.

(8) An additional amount of two lakh fifty thousand rupees or cost of travel including per diem, whichever is higher, shall be payable if the inspection, audit or surveillance in respect of acceptance of approval or renewal of acceptance or extension of acceptance under rule 67 is required to be carried out at any place outside India.

(9) No fee shall be charged from an organisation or person under this rule for storage, distribution and supply of aircraft fuel, lubricants and similar other products intended to be used for its own aircraft.

(10) Where for any reason, the licence or authorisation or certificate, is not issued, renewed or validated, as the case may be, the Director General may refund to the applicant such portion of the fees paid as represents the cost of any examination or test or inspection not carried out or any licence, authorisation or a certificate not issued or renewed or validated, as the case may be.

(11) The fee shall be paid electronically in the manner specified by the Director General.

PART IV PERSONNEL

(A) Licensing of Personnel

69. Licensing Authority.— (1) The authority by which the licences and ratings specified below may be granted, renewed or varied shall be the Central Government, which may withhold the grant or renewal of a licence or a rating, if for any reason it considers it desirable to do so-

(a) Student Pilot's Licence (for aeroplanes, helicopters, gyroplanes, gliders, balloons, microlight aircraft and light sport aircraft);

(b) Private Pilots Licence (for aeroplanes and helicopters);

(c) Commercial Pilots Licence (for aeroplanes and helicopters),

(d) Airline Transport Pilot's Licence (for aeroplanes and helicopters),

(e) Instrument Rating (for aeroplanes and helicopters),

(f) Assistant Flight Instructor's Rating (for aeroplanes and helicopters),

(g) Flight Instructor's Rating (for aeroplanes and helicopters),

(h) Pilot's Licence (for gliders, balloons, microlight aircraft, light sport aircraft and gyroplane),

(i) Student Flight Navigator's Licence,

(j) Flight Navigator's Licence,

(k) Student Flight Engineer's Licence

(l) Flight Engineer's Licence,

(m) Flight Radio Telephone Operator's Licence,

- (n) Flight Radio Telephone Operator's Licence (Restricted),
- (o) Student Air Traffic Controller's Licence
- (p) Air Traffic Controller's Licence
- (q) Aerodrome Control Rating
- (r) Approach Control Procedural Rating
- (s) Approach Control Surveillance Rating
- (t) Area Control Procedural Rating
- (u) Area Control Surveillance Rating
- (v) Oceanic Control Rating
- (w) Radio Telephone Operator (Restricted) certificate and licence.

(2) Before grant or renewal of a licence or rating, the licensing authority shall satisfy itself that the applicant meets the requirements of age, qualification, medical standard, knowledge, experience, training and skill, as specified under these rules.

(3) The licence shall not be valid unless it bears the signature of the holder.

(4) The licence shall remain valid for the period indicated therein which shall not exceed the period specified under these rules unless suspended or cancelled earlier.

(5) The licensing authority may cancel, suspend or vary any licence or rating if it is satisfied that there is a reasonable ground to do so:

Provided that no such licence or rating shall be cancelled or suspended without giving a show cause notice, in writing, informing the holder of the licence or rating the ground on which it is proposed to suspend or cancel the licence or rating and giving him a reasonable opportunity of making a representation in writing within such reasonable time as may be specified in the notice and, if that person so desires, of being heard.

(6) Notwithstanding anything contained in sub-rule (5), if the Central Government is of the opinion that in the interest of public safety it is necessary so to do, it may, for the reasons to be recorded in writing, summarily suspend the licence or rating with a view to making further enquiry.

70. Disqualification from holding or obtaining a licence.- (1) Where the licensing authority is satisfied, after giving him an opportunity of being heard, that any person-

- (a) is habitually intemperate in the use of alcohol, or is an addict of narcotics, drugs and the like, or
- (b) is using, has used or is about to use an aircraft in the commission of a cognizable offence or in contravention of these rules, or
- (c) has, by his previous conduct as member of the crew of an aircraft, Air Traffic Controller or Aircraft Maintenance Engineer, as the case may be, shown that he is irresponsible in the discharge of his duties connected

with his employment or is likely to endanger the safety of the aircraft or any person or thing carried therein, or of other aircraft or persons or things in the air or on the ground, or

(d) is a habitual criminal or has been convicted by a Court or Tribunal in India for an offence involving moral turpitude, Sexual Harassment of Women at Workplace or an offence which amounts to heinous crime, or

(e) has applied for or obtained the licence, rating, aircraft type rating or extension of aircraft type rating, or renewal of any of them, by suppression of material information or on the basis of wrong information, or

(f) has unauthorisedly varied or tampered with the particulars entered in a licence or rating or any other relevant document,

the licensing authority may, for reasons to be recorded in writing, make an order disqualifying that person for a specified period from holding or obtaining a licence.

(2) The Central Government may debar a person permanently or temporarily from holding any licence or rating mentioned in rule 69 if in its opinion it is necessary to do so in the public interest.

(3) Upon the issue of any order under sub-rule (1) or sub-rule (2), the person affected, if he is the holder of a licence, shall forthwith surrender his licence to the licensing authority, if the licence has not already been surrendered. The licensing authority shall keep the licence until the expiry of the period for which the person has been disqualified or debarred, or if he has been debarred permanently, for a period of 5 years.

71. Licence or rating specifications.— The licence or rating issued under these rules shall be in the form and contain such details as specified by the Director General.

(i) Pilot and Flight Engineer

72. Licensing of personnel.— (1) Every aircraft shall carry and be operated by the personnel prescribed in this Part and such personnel shall be licenced in the manner prescribed in that part and in Schedule I.

(2) An aircraft not registered in India shall carry the personnel prescribed by the laws of the State in which it is registered and such personnel shall be licenced in accordance with the laws of that State.

Note:— For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub-rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian registered aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

73. Type of aircraft to be included in rating.— No person shall fly as pilot of an aircraft which is not included or entered in the aircraft rating of the licence except as provided in rules 75 and 76.

74. Flights to qualify for extension of a licence.— The holder of a pilot's licence may fly within the Indian territory as pilot of an aircraft of type which is not included in the aircraft rating of his licence for the purpose of qualifying for the inclusion of such type:

Provided that when he is so flying no person shall be carried on board the aircraft unless he is-

(a) a person required by the rules to be carried as member of the operating crew, or

(b) a person who is flying, with the consent of the operator of the aircraft, for the purpose of being trained as a member of the operating crew, or

(c) a person whose presence may be required on board the aircraft for the purpose of imparting or supervision of training or conducting a flight test, or

(d) a person who may be specially authorized by the Director General:

Provided further that such flights are carried out within the local flying area or designated flying area of a licenced aerodrome or a Government aerodrome and prior notice of the flight is given to the person In-charge of the aerodrome from which the flight is made. However, there are no restrictions for carrying out dual flying "with Instructor on board even in areas away from the local flying area within the Indian territory, for learning general as well as route flying (navigation).

75. Flights for testing and other non-revenue specific special purposes.— The Director General may authorize the holder of a licence to fly an aircraft not entered in the aircraft rating of the licence, for the purpose of testing or non-passenger-carrying flight subject to the terms and conditions of such authorization, and the authorization shall be limited in validity to the time needed to complete the testing or the specific flight:

Provided that the holder of the licence produces evidence to show that he meets the requirements of competency as laid down by the Director General for undertaking such flight:

Provided further that when the aircraft is test flown, no person, other than members of the operating crew, shall be carried on board the aircraft unless he is specifically authorized by the Director General:

Provided also that the test flight is carried out within the specified area and in accordance with the conditions stipulated by the Director General in this behalf and prior notice of the flight is given to the officer-in-charge of the aerodrome from which the flight is to be made.

Explanation.— For the purpose of this rule,—

(1) an aircraft shall include an amateur-built aircraft; and

(2) the expression “specific special purpose non-revenue, non-passenger-carrying flight” shall include flights authorized by the Central Government in the event of national or international crisis, natural calamities, emergencies or otherwise requiring such flights to carry material or goods for relief purposes.

76. Minimum age for holding a licence.— The minimum age of a person who is otherwise qualified and to whom a licence may be granted shall be as laid down in Schedule I.

77. Minimum educational qualification for holding a licence.— No person shall be granted a licence unless he possesses the educational qualification laid down in Schedule I:

Provided that candidates already enrolled for training on or before the coming into force of these rules with flying club or institution shall be exempted from application of this rule.

78. Medical standards.— (1) No licence or rating referred to in clause (a) to (n) of sub-rule (1) of rule 69, required for any of the personnel of the aircraft, shall be issued or renewed unless the applicant undergoes a medical examination with an approved medical authority and satisfies the medical standards as notified by the Director General:

Provided that if in the opinion of the approved medical authority the condition of the applicant is not such as to introduce any hazard either of sudden incapacity or of inability to perform his duties safely during the period of validity of his licence or rating and failure to attain the requirement is capable of being compensated and the Director General has satisfactory evidence that the applicant has already acquired and demonstrated his ability, skill and experience which compensate for his deficiency, the licence or rating may be renewed or endorsed with any special limitation when the safe performance of flight duties is dependent on compliance with such limitations:

Provided further that, in the case of a member of the operating crew of an aircraft engaged in public transport or aerial work who is on duty in the territory of a foreign country where medical centres recognized by the Director General do not exist, the Director General may renew the licence or rating for two consecutive periods of three months each without the candidate having successfully undergone the prescribed medical examination if such candidate produces a medical certificate from a registered practitioner in modern medicine declaring his fitness in accordance with the prescribed medical standards.

Explanation- For the purposes of this sub-rule 'approved medical authority' means a medical authority approved by the Director General.

(2) The Director General may require a member of any flight crew to undergo a medical examination by any Medical Authority at any time, if, in his opinion, such examination is necessary in the interest of safety of operations.

79. Period of validity of medical fitness Assessment and Licences.— (1) The period of validity of medical fitness assessment and licence in respect of various categories shall be as specified in the following table, namely:

Category of licence	Validity of medical fitness assessment	Validity of licence
(1)	(2)	(3)
Airline Transport Pilot's Licence (aeroplanes or helicopters)	Twelve months	Ten years
Commercial Pilot's Licence (aeroplanes or helicopters) and Flight Navigator's Licence	Twelve months	Ten years
Flight Radio Telephone Operator's Licence	Twelve months	up to the validity of Radio Telephone Restricted
Student Pilot's Licence (aeroplanes or helicopters or gyroplanes or microlight aircraft or light sport aircraft or gliders or balloons), Student Flight Navigator's Licence and Student Flight Engineer's Licence	Twenty-four months	Ten years
Private Pilot's Licence (aeroplanes or helicopters), Pilot's Licence (microlight aircraft or gyroplanes or light sport aircraft or gliders or balloons), Flight Radio Telephone Operator's Licence (Restricted) and Flight Engineer's Licence.	Twenty-four months	Ten years

(2) The period of validity of the initial medical fitness assessment shall commence from the date of the medical examination.

(3) In case of renewal, the period of validity of medical fitness assessment shall commence from the date following the date of expiry of the previous medical fitness assessment, subject to the condition that the medical examination for renewal has been conducted within a period of not more than one month preceding the date of expiry of the previous validity.

(4) In cases other than those referred to in sub-rule (3), the validity of the renewal of the medical fitness assessment shall commence from the date of the complete medical examination.

(5) (a) The period of validity of medical fitness assessment in respect of the licences specified against items (i) and (ii) of the table under sub-rule (1) shall be reduced to half after the holder of the licence has attained the age of forty years in case of single crew commercial air transport operations and sixty years in case of multi-crew commercial air transport operations.

(b) The period of medical fitness assessment in respect of the licences specified against items (iv) of the table under sub-rule(1) shall be reduced to half after the holder of the licence has attained the age of fifty years.

(6) The period of validity of a licence shall commence from the date of issue of the licence.

(7) In case of renewal, the period of validity of the licence shall commence from the date following the date of expiry of the previous validity of the licence, subject to the condition that the application for renewal has been submitted within a period of not more than one month preceding the date of expiry of the previous validity.

(8) In cases other than those referred to in sub-rule (7), the validity of renewal of the licence shall commence from the date of renewal of the licence.

80. Proof of competency.— Applicants for licences and ratings shall produce proof of having acquired the flying experience and having passed satisfactorily the test and examinations specified in Schedule I in respect of the licence or rating concerned :

Provided that a person who is a qualified pilot from the Indian Air Force, Indian Navy or Indian Army or Indian Coast Guard and who produces satisfactory evidence to show that he possesses the necessary flying experience, competency and standards of physical fitness as required under these rules may be exempted by the Director General, by general or special order in writing, and subject to such conditions, if any, as may be specified in such order, from all or any of the flying tests and from medical or other technical examinations required for the issue of the licences under these rules :

Provided further that a person to whom a licence of a particular aircraft-category has been issued by the competent authority in a Contracting State may be exempted by the Director General from all or any of the flying tests or technical examinations required for issue of a licence if his flying experience and competency are not less than the flying experience and competency laid down in Schedule I in respect of the corresponding licence under these rules subject to the compliance of conditions as specified by the Director General. If he is the holder of a current licence, he may be further exempted from medical examination for the period for which his licence is current:

Provided further that in the case of a licence issued under any of the preceding provisions, only such type or types of aircraft shall be entered in the aircraft rating of the licence as in the opinion of the Director General the applicant has sufficient and satisfactory experience and competency to fly:

Provided further that the Director General may, on examination of the syllabi, determine the relative equivalence of technical examinations for granting exemptions to applicants from passing the examinations required under Schedule I:

Provided further that, the minimum flying experience as laid down in Schedule II for such licence shall only be considered towards the flying experience for issue of a higher licence in same aircraft-category.

Provided further that the Director General may require any candidate, training establishment or operator to produce for examination all relevant training records, including the syllabi, certificates, mark-sheets, flight-test reports, assessments, etc., in respect of the candidate who has undergone a course of training, examination or flight-test, etc., with such training establishment or operator.

81. Checks, Tests and Examinations.— (1) The Director General may conduct examinations specified in Schedule I, may fix examination centres within India, appoint invigilators/Subject Matter Expert (SME) and lay down the procedure for conducting the examinations.

(2) The Director General may appoint Examiners for carrying out flying tests and technical examinations required under Schedule I and may also appoint a Board to conduct oral examinations when necessary.

(3) The Director General may determine the manner in which the skill tests shall be carried out and may approve check pilots Line Training Captains, Type Rating Instructors, Examiners and Designated Examiners and examiners for this purpose. He may require their reports to be submitted to him in respect of any flying test on any aircraft for which an aircraft rating is desired on a licence or which is entered in the aircraft rating of the licence and the renewal of which is desired or for checking skill at any time in respect of any aircraft included in the aircraft rating of the licence.

(4) The Director General may specify the requirements for approval of Check Pilots, Line Training Captains, Type Rating Instructors, Examiners and Designated Examiners.

(5) The approval granted under sub-rule (3), unless suspended or cancelled, shall remain valid for a period not exceeding five years, and on being satisfied, the Director General may renew it for a further period not exceeding five years at a time.

(6) The Director General may also appoint examiners for standardisation check of Check Pilots, Line Training Captains, Type Rating Instructors, Examiners and Designated Examiners approved under sub-rule (3) and specify the manner in which such checks shall be carried out.

(7) The Director General may, after giving a reasonable opportunity of being heard, debar permanently or temporarily an applicant from applying for computer number or a candidate from appearing in any Licensing Examination and/or any flying test if, in his opinion, the applicant has submitted fake documents for qualifying the eligibility criterion to appear in such examination or has adopted unfair means during the test or examination. The Director General may declare any examination passed by a Candidate, null and void, if in the opinion of the Director General, the candidate was not meeting the eligibility criteria or the candidate has submitted fake documents for qualifying the eligibility criteria to appear in such examination

Note.—The Director General may lay down the types of acts done by candidates which in his opinion fall under the definition of unfair means.

(8) The Director General may declare any flying test or examination conducted by an examiner or a Board, null and void, if in the opinion of the Director General, the test or examination has not been carried out to his satisfaction, and require the test or the examination to be carried out again by another Examiner or Board and the Director General may also take such action against the Examiner as he may deem fit under rule 212.

(9) If a licence holder or a candidate for a licence or rating has failed in any flying test subsequent to any flying test successfully undergone by him for issue or renewal of the licence or rating, the previous test as far as it is affected by

the subsequent flying test in which he has failed, will be considered invalid from the date of the subsequent test and the privileges accruing as a result of such earlier test shall be deemed to have been withdrawn.

(10) Detailed syllabi for the technical examinations for the issue of flight crew licences and ratings shall be laid down by the Director General.

82. Licences and their renewal.— (1) The licences and ratings mentioned in clause (a) to (n) of sub-rule (1) of rule 69 may be issued or renewed for any period not exceeding the period specified in rule 80 and Schedule I in respect of each licence or rating:

Provided that if, on the date of application for renewal, the licence or rating has expired for the periods specified below, the applicant may be required to qualify in the examinations and skill tests specified against them and such other examinations and tests as the Director General may consider necessary to assess the applicant's competency to hold that licence or rating:-

(a) For a period exceeding 2 years but not exceeding 3 years. - Test of skill and Air Regulations.

(b) For a period exceeding 3 years. - All examinations and tests required for the issue of the licence or rating.

Provided further that the Director General may, before the renewal of a licence or a rating, require an applicant to satisfy all or any of the requirements for the issue of licence or rating of the same class, if, in the opinion of the Director General, the competency of the applicant is below the standard required for the licence or rating:

Provided also that, in case where the holder of expired Indian commercial licence is flying on a valid equivalent commercial licence issued by a Contracting State and satisfies the requirement of flying experience for renewal of Indian licence, his Indian licence, if expired beyond two years, shall be renewed after his qualifying the examinations and tests as the Director General may consider necessary:

Provided also that in the case of a pilot or a flight engineer, the Director General may, when renewing a licence or a rating, delete any type of aircraft entered in the aircraft rating if he is satisfied that the holder of the licence does not have reasonable flying experience or does not possess the required standard of competency on that type of aircraft:

Provided also that the requirements of competency and recent experience for exercising the privileges of the licence or rating as specified by the Director General, shall be completed before renewal of licence or rating as the case may be.

(2) The holder of a licence shall not exercise the privileges of his licence without being declared fit after a fresh medical examination in the event of his having,-

(a) a sickness or injury involving incapacity for a period of fifteen days or more for the work for which he is licenced; or

(b) an injury sustained in any accident occurring during the exercise of the privileges of his licence or otherwise and which is likely to cause incapacity or impair his efficiency in the discharge of his duties.

The licence holder or his employer shall immediately notify all the relevant details of the sickness or injury to the Director General.

(3) The licence of a person disqualified under sub-rule (2) shall be deemed to be invalid until the holder passes a fresh medical examination.

(4) The holder of a licence shall not exercise the privileges of his licence during any period when he is aware that his physical condition has deteriorated below the standard required for that category of licence.

83. Validation of foreign licences.— When a licence has been granted by the competent authority in a foreign State and is for the time being in force, the Central Government may, subject to such conditions and limitations and for such periods as it shall think fit, render such licence valid by an authorisation for flying aircraft registered in India and a licence so validated shall be subject to the provisions of rules 212 and 213 and such validation of a licence shall cease if the licence is revoked or suspended.

Note:— For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub-rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian registered aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

84. Log Books of Flight Crew Personnel and logging of flight time.— (1) Every member of the Flight Crew licenced under these rules shall maintain a personal log book, in the form as specified by the Director General and all flight times shall be logged therein.

(2) Logbooks shall be maintained in the form and manner as specified by the Director General.

(3) Log Books shall be preserved for not less than 5 years after the date of the last entry therein.

(4) Flight Crew shall log their respective flights in their respective personal logbook. Logbooks shall be certified for correctness of entries therein by the operator / post holders, as specified by the Director General and acceptable to him.

(5) Flight time during which a pilot is under dual instruction shall be entered in his log book as “dual” and the pilot giving instruction shall make entries in the log book of the pilot under instruction showing the nature of the instruction given.

(6) Flight time spent in performing, under supervision of a pilot-in-command, the duties and functions of a pilot-in-command shall be logged as pilot-in-command under supervision provided the person is entitled and authorized to fly in command of that type of aircraft by virtue of the ratings and privileges of his pilot's licence. In all other cases, such flight time shall be logged as co-pilot with appropriate indication in the remarks column.

(7) The holder of a Student Pilot's Licence may log as pilot-in-command only that portion of the flight time during which he is the sole occupant of an aircraft provided that, in the case of an aircraft which requires more than one pilot in accordance with sub-rule (7) of rule 117 and rule 75, he may log as pilot-in-command that portion of the flight time during which he acts as pilots-in-command of the aircraft.

(8) The holder of a Pilot's Licence may log as pilot-in-command only the flight time during which he acts as pilot-in-command. In all other cases, such flight time shall be logged as co-pilot with appropriate indication in the remarks column.

(9) A Flight Instructor may log as pilot-in-command the flight time during which he acts as an Instructor but the log entries shall indicate in the remarks column that the flight time was flown as an Instructor.

(10) Instrument flight time may be logged by the pilot manipulating the controls of an aircraft in flight only when the aircraft is flown solely by reference to instruments, either under actual or simulated instrument flight conditions. Over-the-top flying shall not be logged as instrument flying time.

(11) Instrument ground time may be logged in full by the pilot while flying solely by reference to instruments, in any recognized synthetic device which simulates instrument flight conditions.

(12) A pilot who acts as Examiner may log as pilot-in-command the flight time during which he so acts, provided he is entitled and authorized to fly in command of that type of flying machine by virtue of the ratings and privileges of his pilot's licence.

(13) A Flight Navigator shall log the flight time as a Flight Navigator during which he is engaged in actual navigational duties. Flight time during which a Flight Navigator performs actual navigational duties under supervision of a licenced Flight Navigator shall be logged as a Flight Navigator with the indication "under supervision" in the remarks column.

(14) A Flight Engineer shall log the flight time as a Flight Engineer during which he is engaged in actual Flight Engineer's duties. Flight time during which a Flight Engineer performs a actual Flight Engineer's duties under supervision of a licenced Flight Engineer shall be logged as a Flight Engineer with indication "under supervision" in the remarks column.

(15) A Flight Radio Telephone Operator shall log the flight time during which he actually performs the duties of a Flight Radio Telephone Operator.

(ii) Aircraft Engineer

85. Licensing of Aircraft Maintenance Engineers.— (1) The Central Government may grant licences or authorisations as provided in this rule, to persons who meet the requirements specified in this rule.

(2) The application for the grant of an Aircraft Maintenance Engineer's Licence or an authorisation, or for any change thereof, shall be made in the form and manner as specified by the Director General.

(3) The Aircraft Maintenance Engineer's licence may be granted in the following categories and sub-categories, as applicable, namely: —

(a) Category A, classified into the following sub-categories: —

- (i) A1 Aeroplanes Turbine;
- (ii) A2 Aeroplanes Piston;
- (iii) A3 Helicopters Turbine;
- (iv) A4 Helicopters Piston.

(b) Category B1, classified into the following sub-categories:--

- (i) B1.1 Aeroplanes Turbine;
- (ii) B1.2 Aeroplanes Piston;

(iii) B1.3 Helicopters Turbine;

(iv) B1.4 Helicopters Piston.

(c) Category B2, applicable to all aircraft.

(d) Category B2L, applicable to all aircraft shall be issued with the 'system rating' as specified by the Director General.

(e) Category B3, applicable to piston-engine non-pressurised aeroplanes of 2000 kilogram Maximum Take-off Mass and below.

(f) Category L, classified into the following sub-categories: —

(i) L1C: Composite sailplanes;

(ii) L1: sailplanes;

(iii) L2C: composite powered sailplanes and composite Light Aircraft 1 aeroplanes;

(iv) L2: powered sailplanes and Light Aircraft 1 aeroplanes;

(v) L3H: hot-air balloons;

(vi) L3G: gas balloons;

(vii) L4H: hot-air airships;

(viii) L4G: Light Aircraft 2 gas airships; and

(ix) L5: gas airships other than Light Aircraft 2.

Note: Light Aircraft 1 and Light Aircraft 2 means a manned aircraft as specified by the Director General.

(g) Category C, applicable to aeroplanes and helicopters.

(4) The holder of an aircraft maintenance licence shall have his licence endorsed with the relevant rating for exercising the certification privileges as laid down in sub-rule (10) of this rule:

(i) For Category B1, B2, B2L, C and L, the relevant aircraft or system ratings shall be as specified by the Director General.

(ii) For Category B3, the relevant rating shall be 'piston-engine non-pressurised aeroplanes of 2000 kilogram Maximum Take-off Mass and below'.

(iii) For Category A, no rating shall be endorsed.

(5) An applicant for the grant of Aircraft Maintenance Engineer's Licence shall satisfy the following requirements, namely:-

(a) he shall not be less than 18 years of age;

(b) he shall have passed 10+2 examination with Physics, Chemistry and Mathematics from a recognised Board or University or its equivalent;

(c) he shall have passed a written examination as specified by the Director General:

Provided that the Director General may, subject to such conditions as he may deem fit to impose, exempt any applicant from the written examination if the applicant holds a licence granted by a Contracting State to act in the capacity of an Aircraft Maintenance Engineer; and

(d) he shall have the following minimum practical experience in the relevant category or sub-category, namely:-

(i) for Category A, Sub-categories B1.2, B1.4 and Category B3:

(A) three years of practical aircraft maintenance experience on operating aircraft; or

(B) two years of practical maintenance experience on operating aircraft, and having acquired a Degree in Aircraft Maintenance or Degree in Engineering from a recognised University; or

(C) one year of practical maintenance experience on operating aircraft, and having successfully completed basic aircraft maintenance training conducted by a training organisation approved under rule 66.

(ii) for Sub-categories B1.1 and B1.3 and Category B2:

(A) five years of practical aircraft maintenance experience on operating aircraft; or

(B) three years of practical maintenance experience on operating aircraft, and having acquired a Degree in Aircraft Maintenance or Degree in Engineering from a recognised University; or

(C) two year of practical maintenance experience on operating aircraft, and having successfully completed basic aircraft maintenance training conducted by a training organisation approved under rule 66.

(iii) for Category B2L:

(A) three years of practical maintenance experience in operating aircraft, covering the corresponding system rating, if the applicant has no previous relevant technical training; or

(B) two years of practical maintenance experience on operating aircraft, covering the corresponding system rating, and having acquired a Degree in Aircraft Maintenance or Degree in Engineering from a recognised University; or

(C) one year of practical maintenance experience on operating aircraft, covering the corresponding system rating, and having successfully completed basic aircraft maintenance training conducted by a training organisation approved under rule 66.

(iv) for Category L:

(A) two years of practical experience in operating aircraft covering a representative cross section of maintenance activities in the corresponding sub-category; or

(B) one years of practical maintenance experience on operating aircraft covering a representative cross section of maintenance activities in the corresponding sub-category, and having acquired a Degree in Aircraft Maintenance or Degree in Engineering from a recognized University or successfully completed basic aircraft maintenance training conducted by a training organisation approved under rule 66:

Provided that for the addition of a category or a sub-category or addition within a category or a sub-category or a system rating(s) to an existing licence, the practical maintenance experience relevant to the category, sub-category or new system rating shall be as specified by the Director General:

Provided also that twelve years of practical aircraft maintenance experience acquired outside a civil aircraft maintenance environment in the relevant category supplemented by at least one year of recent experience in civil aircraft maintenance environment, shall be treated as equivalent to the requirements laid down in (i) to (iv) above.

(v) for Category C with respect to complex motor powered aircraft-

(A) three years of maintenance experience in exercising privileges of categories B1.1, B1.3 or B2 as support staff, or both support staff and certifying staff, in a maintenance organisation approved under rule 66 working on complex motor powered aircraft, including 12 months of experience as base maintenance support staff; or

(B) five years of maintenance experience in exercising privileges of categories B1.2, B1.4 or L5 as support staff, or both support staff and certifying staff, in a maintenance organisation approved under rule 66 working on complex motor powered aircraft, including 12 months of experience as base maintenance support staff;

(vi) for Category C with respect to aircraft other than complex motor owered aircraft (CMPA), three years of maintenance experience in exercising privileges of categories B1 or B2 or support staff, in a maintenance organisation approved under rule 66, working on aircraft other than complex motor powered aircraft, including 6 months of experience as base maintenance support staff;

(e) he shall demonstrate his skill, relevant to the category or sub-category applied for, in the manner as specified by the Director General.

(6) The applicant for grant of extension or endorsement of Aircraft Maintenance Engineer's licence shall be required -

(a) to pass a written examination so as to demonstrate a level of knowledge in the appropriate subject modules as specified by the Director General; and

(b) to undergo relevant training, acquire maintenance experience as specified by the Director General and demonstrate skill relevant to the category or sub-category applied for, in a manner specified by the Director General.

(7) Examination – (a) The examinations for the grant or extension of a licence under this rule shall be completed within a period of ten years immediately preceding the date of application for the issue of the licence or change thereof.

(b) In case the technical and other examinations and /or tests expire on a holiday, they shall be deemed to be valid till the next working day

(c) An applicant who fails in any examination shall be permitted to appear again for such examination only after lapse of such other period as specified by the Director General.

(8) The Director General may conduct examinations, fix examination centres within India, appoint invigilators/Subject Matter Expert (SME) and lay down the procedure for conducting the examinations.

(9) The Central Government may grant authorisation to the holders of an Aircraft Maintenance Engineer's Licence to carry out maintenance of any new aircraft, engine or system which has been brought into the organisation and which is not within the scope of his licence, and to issue a certificate of release thereof, provided that the Director General is satisfied that the applicant has sufficient knowledge, experience and training, and has passed such examinations as specified by the Director General.

(10) Unless suspended, revoked or cancelled,-

(a) a licence shall remain valid for the period specified therein, subject to a maximum period of ten years in each case, and may be renewed for another ten years at a time on receipt of the application for renewal:

Provided that an expired licence shall be renewed only after the applicant has passed such examinations as may be specified by the Director General;

(b) an authorisation shall remain valid for a period specified therein, subject to a maximum period of one year in each case, and may be renewed for another one year at a time on receipt of application for renewal, provided the applicant has engaged himself in the performance of the tasks for a period of three months in the preceding one year.

(11) The holders of various categories of Aircraft Maintenance Engineer's Licences shall have the following privileges, namely:-

(i) Category A licence holder to issue certificates for release to service after minor scheduled line maintenance and simple defect rectification within the limits of maintenance tasks specifically endorsed on the authorisation issued by a maintenance organisation approved under rule 66 for the broad category of aircraft endorsed

on the licence and the certification privileges shall be restricted to the work carried out by the licence holder himself in the maintenance organization that issues the authorisation.

(ii) Category B1 licence holder to issue certificates for release to service and act as support staff following the maintenance performed on aircraft structure, power-plant, mechanical and electrical systems, work on avionics system requiring simple tests to prove their serviceability and not requiring trouble shooting, in respect of an aircraft type endorsed on the licence.

Explanation.-

(a) Category B1 shall include the appropriate sub-category of Category A;

(b) Microlight, light sport aircraft, gyroplane, glider, balloon or an airship shall be certified by an aircraft maintenance engineer holding a licence in Category A or Category B1 or Category B3 or Category L or an authorised person subject to meeting the requirements as specified by the Director General.

(iii) Category B2 licence holder to issue —

(a) certificates of release to service and act as support staff after maintenance on avionic and electrical systems, avionics and electrical tasks within engine and mechanical systems requiring only simple tests to prove their serviceability of aircraft type endorsed on the licence;

(b) certificates of release to service after minor scheduled line maintenance and simple defect rectification within the limits of tasks specifically endorsed on the certification authorisation issued by an approved maintenance organisation of aircraft type endorsed on the licence and this certification privilege shall be restricted to work that the licence holder has personally performed in the maintenance organisation which issued the certification authorisation and limited to the rating already endorsed on the licence.

(iv) Category B2L licence holder to issue certificates of release to service and to act as B2L support staff for the maintenance performed on electrical systems; maintenance performed on avionics systems within the limits of the system ratings specifically endorsed on the licence; and when holding the 'airframe system' rating, performance of electrical and avionics tasks within power plant and mechanical systems, requiring only simple tests to prove their serviceability.

(v) Category B3 licence holders to issue certificates of release to service and act as support staff after maintenance on aeroplane structure, engine and mechanical and electrical systems, work on avionic systems requiring only simple tests to prove their serviceability and not requiring troubleshooting of 'piston-engine non-pressurised aeroplanes of 2000 kg Maximum Take-off Mass and below'.

(vi) Category L licence holder to issue certificates of release to service and to act as L support staff for maintenance performed on aircraft structure, power plant and mechanical and electrical systems; work on radio,

Emergency Locator Transmitters and transponder systems; and work on other avionics systems requiring simple tests to prove their serviceability.

(vii) Category C licence holders to issue certificates of release to service after base maintenance in respect of an aircraft of the type endorsed on the licence. The privileges apply to the aircraft in its entirety including all systems.

Explanation.—Simple test means a test described in approved maintenance data and such in nature that aircraft system serviceability is verified through aircraft controls, switches, Built-in Test Equipment (BITE), Central Maintenance Computer (CMC) or external test equipment not requiring special training.

(12) The certification privileges shall be exercised only if the holder of licence fulfills the conditions as specified by the Director General.

(13) A person holding a valid Aircraft Maintenance Engineers Licence in the old format may be issued, with or without limitation and without further examination, an Aircraft Maintenance Engineers Licence in the appropriate category under this rule subject to such conditions as may be specified by the Director General.

(14) Without prejudice to the provisions of sub-rule (3) of rule 212 of these rules, the Central Government may, after such inquiry as it may deem fit and after giving a reasonable opportunity of being heard, revoke, cancel, suspend or endorse any licence or authorisation granted under this rule or issue a warning or an admonition or debar a person from acquiring a licence or appearing in examination temporarily or permanently, where it is satisfied that —

(a) the applicant had submitted fake documents or used unfair or fraudulent means including impersonation during the qualification process or in the examination; or

(b) the holder has obtained the certification privileges by adopting fraudulent means; or

(c) the holder has failed to carry out required maintenance resulting from own inspection combined with failure to report such fact to the organisation or person for whom the maintenance was intended to be carried out; or

(d) the holder has performed work or granted a certificate in respect of work which has not been performed in a careful and competent manner or was responsible in any manner that compromised airworthiness of the aircraft; or

(e) the holder has signed a certificate in respect of any matter in contravention of this rule; or

(f) the holder has issued a certificate of release to service knowing that the maintenance specified on the certificate of release to service has not been carried out or without verifying that such maintenance has been carried out; or

(g) the holder has falsified the maintenance records; or

(h) the holder has carried out maintenance or has issued a certificate of release to service while under the influence of alcohol or any other intoxicating or any psychoactive substance; or

(i) it is undesirable for any other reason that the holder should continue to exercise his privileges granted under this rule.

(15) The Central Government may withhold the grant or renewal of a licence or authorisation if, for reasons to be recorded in writing, it considers it expedient to do so in public interest.

Note.- The Director General may lay down the types of acts done by candidates which in his opinion fall under the definition of unfair means .

(16) The Director General may declare any examination passed by a Candidate, null and void, if in the opinion of the Director General, the candidate was not meeting the eligibility criteria or the candidate has submitted fake documents for qualifying the eligibility criteria to appear in such examination.

86. Validation of licences of foreign Aircraft Maintenance Engineers.— When a licence to an Aircraft Maintenance Engineer has been granted by the duly competent authority in any Contracting State and is for the time being in force, the Central government may, subject to such conditions and limitations and for such period as it thinks fit, confer on such licence the same validity for the purpose of maintaining/certifying aircrafts registered in India as if it had been granted under these rules and a licence so validated shall be subject to provisions of rule 19, rule 19A and sub-rule (13) of rule 85.

Note:- For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub-rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

87. Log Books of Aircraft Maintenance Personnel.— Every person holding an Aircraft Maintenance Engineer's Licence or in the process of qualifying for such licence under these rules shall maintain a personal log book, in the form and manner as specified by the Director General and record aircraft maintenance work carried out or supervised by him in such log book.

(iii) Air Traffic Controller

88. Requirement of a licence for air traffic services personnel.— (1) No person shall engage himself in the provision of air traffic control services in the Indian airspace or in any airspace outside the Indian territory for which India has, in pursuance of any international arrangement, undertaken to provide air traffic control services, unless he holds a valid air traffic controllers licence issued under these rules.

(2) The designated military authority may provide the air traffic services to the civil aircraft in the airspace designated for military use in accordance with the provisions of this part and subject to the conditions as specified by the Director General.

89. Requirement of rating and unit endorsement.— (1) No person shall perform duty as an air traffic controller in an air traffic control unit unless his licence contains the ratings for the said purpose:

Provided that the holder of an Student Air Traffic Controllers Licence or an Air Traffic Controllers Licence may perform duty in a particular air traffic control unit without the relevant rating, for the purpose of qualifying for endorsement of such rating in his licence, under the direct supervision of a person holding the rating for that particular air traffic control unit and authorised by the Director General, or by any other organisation specifically authorised by the Director General, to act as an instructor.

(2) A licence may contain ratings for one or more air traffic control units.

(3) Notwithstanding anything contained in sub-rule (1), the Director General or any other organization specifically authorized by the Director General for this purpose may authorize-

(i) the holder of an Air Traffic Controller's Licence to perform duty in a newly established air traffic control unit without endorsement of that unit on his licence provided he has completed simulation training for the said unit and has been assessed as fit for such duties by an assessment board duly approved by the Director General or by any other organization specifically authorized by the Director General for this purpose:

Provided that rating of such newly established air traffic control unit may be endorsed on the licence, after the licence holder gains the experience as specified by the Director General, for the relevant Section of Schedule II, wherein requirement of knowledge, skill and experience shall be considered to be complied with.

Explanation.- For the purpose of this clause, "simulation training" includes an automated or computer generated air traffic environment or a simple instructor-driven interactive role play;

(ii) Deployment of an air traffic controller to perform air traffic control duties temporarily at an airport without endorsement of that airport on his licence, provided he holds similar ratings for another airport with higher air traffic density and is assessed as fit for such duties by an air traffic controller holding the rating for the airport of temporary duty.

90. Rating Training Manual.— There shall be a rating training manual, at each air traffic service station, containing the syllabus for on the job training, examination, assessment and procedures to meet the requirements or ratings as laid down in the Schedule II, duly approved by the Director General.

91. Medical standards.— (1) No licence or rating granted under clauses (o) to (v) of sub-rule (1) of rule 69 shall be issued or renewed unless the applicant holds a medical fitness assessment issued by the Director General after undergoing a medical examination with an approved medical authority and satisfying the medical standards as specified by the Director General for the purpose:

Provided that if in the opinion of the approved medical authority, the condition of the applicant is not such as to introduce any hazard either of sudden incapacity or of inability to perform his duties safely during the period of validity of his licence or rating and failure to attain the requirement is capable of being compensated and the Director General has satisfactory evidence that the applicant has already acquired and demonstrated his ability, skill and experience which compensate for his deficiency, the assessment may be issued with any limitation as deemed fit, and the licence or rating may be renewed or endorsed with such limitation.

Explanation.- For the purposes of this sub-rule, approved medical authority means a medical authority approved by the Director General.

(2) The Director General may require the holder of a licence to undergo a medical examination by any medical authority at any time if, in his opinion, such examination is necessary in the interest of safety of operations.

92. Licence not valid without valid medical fitness assessment.— A licence granted under clauses (o) to (v) of sub-rule (1) of rule 69 shall not be valid unless it is accompanied by a valid medical fitness assessment and the holder shall not exercise the privileges of the licence in the absence of a valid medical fitness assessment.

93. Decrease in medical fitness.— (1) The holder of a licence shall not exercise the privileges of his licence and ratings during any period when he is aware that his physical condition has deteriorated and the medical fitness has decreased below the standard required for that category of licence.

(2) The holder of a licence shall not exercise the privileges of his licence without being declared fit after a fresh medical examination in the event of his having suffered from a sickness or injury rendering him incapable of discharging his duties for a continuous period of more than twenty days, or which is likely to cause incapacity or impair his efficiency in the discharge of his duties.

(3) The licence holder or his employer shall immediately notify all the relevant details of the sickness or injury to the Director General.

(4) The licence of a person rendered incapable under sub-rule (2), shall be deemed to be invalid until the holder undergoes a fresh medical examination.

94. Period of validity of licences and medical fitness assessment.— (1) A Student Air Traffic Controllers Licence shall remain valid for a maximum period of three years from the date of issue and may be renewed for a further period not exceeding three years subject to conditions to be specified by the Director General.

(2) Subject to sub-rules (5) and (6) of rule 69 and rules 92, 96 and 70, an Air Traffic Controllers Licence shall remain valid until the holder attains the age of sixty years:

Provided that the validity of the licence shall lapse, if the holder has not held a valid rating for more than five years and the renewal of the licence in such case shall be subject to the fulfilment of the requirements of rule 98 and Schedule II.

(3) The maximum period of validity of a medical fitness assessment shall be four years from the date of medical examination.

(4) The period of validity of medical fitness specified in sub-rule (3), shall be reduced to two years after the holder of the licence has attained the age of forty years which shall be further reduced to one year after the holder of the licence has attained the age of fifty years.

(5) (a) The period of validity of a licence shall commence from the date of issue.

(b) In case of renewal, the period of validity shall commence from the date following the date of expiry of the previous validity, irrespective of the date of renewal, provided the application for renewal has been submitted within a period of thirty days preceding the date of expiry and all the requirements for renewal are met on the date of application.

(c) In any other case, the validity of renewal of licence shall commence from the date of renewal.

(6) (a) The period of validity of initial medical fitness assessment shall commence from the date of the medical examination.

(b) In case of renewal, the period of validity of medical fitness assessment shall commence from the date following the date of expiry of the previous medical fitness assessment, irrespective of the date of renewal, provided the medical examination for renewal has been conducted within a period of not more than forty-five days preceding the date of expiry of the previous validity.

(c) In any other case, the validity of renewal of medical fitness assessment shall commence from the date of renewal.

95. Maximum age limit for holding licence or rating.— No person shall exercise the privileges of the licence granted under clauses (o) to (v) of sub-rule (1) of rule 69 after he has attained the age of sixty years.

96. Maintenance of validity of ratings and endorsements.— (1) The holder of an Air Traffic Controller's Licence shall not exercise the privileges of the licence and the rating endorsed on the licence unless he meets the competency and recency requirements as laid down in the Schedule II and the rating is valid for the air traffic control unit where he so acts.

(2) Even when a person ceases to act as an air traffic controller at a particular unit, he may keep his rating current by complying with the competency and recency requirement as laid down in the Schedule II.

97. Licence holder's obligation to notify.— When the conditions precedent to exercise the privileges of a rating as laid down in the Schedule II are not met, the holder of the licence shall forthwith inform the person-in-charge of the air traffic service of that place and shall not work in that position till such conditions are met.

98. Renewal of expired licence or rating.— If, on the date of application for renewal, the licence or rating has expired, the applicant shall be required to undergo on the job training and qualify the examinations and skill assessment tests as may be specified by the Director General to assess the applicants competency to hold that licence or rating.

99. Proof of competency.— (1) An applicant for grant and renewal of any licence and ratings shall produce proof of having acquired the competency and having passed satisfactorily the tests and examinations as laid down in the Schedule II in respect of the licence or rating.

(2) The Director General may, exempt a person who is a qualified Air Traffic Controller from the naval, military or air forces of the Union or other armed forces of the Union constituted by any law for the time being in force and who produces satisfactory evidence to show that he possesses the necessary experience, competency and standard of physical fitness as required under these rules from all or any of the examinations and medical or other technical examinations.

(3) The Director General may, on examination of the syllabi, determine the relative equivalence of examinations for granting exemptions to such applicants from passing the examinations required under Schedule II.

(4) The Director General may, require any candidate or training organization to produce for examination all relevant training records, including the syllabi, certificates, mark-sheets, on-the-job training test reports, assessments, etc., in respect of the candidate who has undergone a course of training, with such training establishment.

100. Tests, assessment and examination.— (1) The Director General or any other organization specifically authorized by the Director General may, conduct examinations to test the level of knowledge as laid down in the Schedule II, fix examination centres within India, appoint invigilators and specify the procedure for conducting the examinations.

(2) The Director General shall, specify the detailed syllabi for the examinations for issue of the licences and ratings.

(3)(a) The Director General, or any organisation under the control of the Government duly authorised by the Director General, may appoint examiners for conducting examinations and assessment required under Schedule II and may also appoint a Board to conduct examinations and assessment, wherever necessary.

(b) The examiners shall be selected on the basis of criteria specified for the purpose by the Director General and the examination and assessment reports shall be submitted to the licensing authority in respect of any examination and assessment conducted for issue or renewal of a licence or endorsement of a rating on a licence.

(4) The Director General may determine the manner in which the assessment and proficiency checks shall be carried out.

(5) The Director General may, debar permanently or temporarily a person from any assessment or examination if, in his opinion, the person has adopted unfair means during the assessment or examination.

(6) (a) The Director General may, declare any examination or assessment conducted by an authorized person or a Board null and void, if in his opinion, the examination or assessment has not been carried out to his satisfaction, and require the examination or assessment to be carried out again by another authorized person or a Board.

(b) The Director General may also take such action against such authorized person or Board as he may deem fit under rule 212.

101. Use of radio call signs of air traffic services units.— A licence holder using two-way radio communication shall not use or cause or permit to be used any call sign for a purpose other than the purpose for which that call sign has been notified.

102. Record of experience and logging of on-watch period.— (1) Every licence holder shall maintain a personal log book in the form specified by the Director General and log the actual watch period during which he has performed any duty for exercising the privileges of his licence or ratings, or for on-the-job-training, or for skill assessment, or for proficiency check.

(2) All entries in log books shall be made either in ink or logged electronically.

(3) Log books shall be preserved for not less than five years after the date of the last entry therein.

(4) (a) Every licence holder shall certify the accuracy of the entries in his log book with respect to the watch period at least at the end of each calendar month.

(b) At the end of every quarter, the log books shall be certified for correctness of entries therein by the in-charge of the air traffic services unit, or any other person authorized to do so by the Director General.

(5) The watch time during which a licence holder is under on-the-job training shall be entered in his log book as “on the job training” and the instructor or any other person authorized by the Director General, shall also countersign or validate the entries in the log book of the licence holder indicating the nature of the training given.

(6) The instructor or examiner shall log as watch period in his log book the period during which he acts as an Instructor or examiner and the log entries shall indicate in the remarks column that the time was logged for instructional or examination purpose.

(iv) Radio Telephony Operator

103. Radio-telegraph apparatus.— (1) No person shall operate radio transmitting apparatus in any aircraft registered in India unless he holds a licence of the type required by the provisions of this Part in respect of aircraft required by these rules to carry radio-telegraph or radio-telephone apparatus, as the case may be, and issued in accordance with those provisions.

(2) Radio-transmitting apparatus carried in aircraft shall be operated under the conditions defined by the International Tele-communication Convention (Madrid, 1932) and the general radio-communication regulations annexed thereto as far as these apply and shall be operated only during the hours in which such operation is permitted by the Central Government.

(3) Aircraft registered in India and required by these rules to carry radio-telegraph apparatus shall be fitted with such apparatus in accordance with the provisions of rule 59.

(4) Nothing in this rule shall exempt any person from those provisions of the Telecommunications Act, 2023 (44 of 2023), and the rules made thereunder which require that radio-telegraph apparatus shall be licenced.

Note:— For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub-rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian registered aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

104. Operation of Radio-Telephone apparatus.— No person shall operate or allow to operate radio telephone service of any aircraft station or aircraft earth station operating on frequencies allocated exclusively to the aeronautical mobile service or to the aeronautical mobile- satellite service, unless he holds a valid Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence issued or recognised by the Central Government.

105. Eligibility for appearing in Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence examination.— No person shall be eligible for appearing in the examination under these rules, unless the applicant, —

(a) has attained the age of sixteen years on the date of application;

(b) has passed Class X or its equivalent examination from a recognised Board:

Provided that an applicant who fails in the examination shall not be permitted to appear for re-examination within a period of six weeks from the date of examination:

Provided further that if the applicant is not a citizen of India, security clearance shall be obtained from the Government of India.

106. Submission of application. — An application for appearing in the examination for the grant of a Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence shall be made to the Director General in the form and manner as specified by the Director General.

107. Examinations.— (1) The examination for the grant of a Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence shall be held in the form and manner as specified by the Director General.

(2) The Director General may fix examination centres in India, appoint invigilators, and lay down the procedure for conducting the examinations.

(3) The Director General may authorise examiners meeting the requirements as specified by the Director General for carrying out the practical examination.

(4) The Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence examination shall consist of:

(a) written examination; and

(b) practical examination:

Provided that no applicant shall be eligible to appear in the practical examination unless he has passed the written examination:

Provided further that the Director General may exempt the following applicants from the written examination:

- (i) a qualified pilot from the Indian Air Force, Indian Navy or Indian Army or Indian Coast Guard who possesses the necessary flying experience and competency as specified by the Director General;
- (ii) a person holding a valid Radio Telephone Operator's (Restricted) Certificate and Licence issued under the Indian Wireless Telegraphy (Commercial Radio Operator's Certificate of Proficiency and Licence to Operate Wireless Telegraphy) Rules 1954 ;
- (iii) a person holding a valid Flight Radio Telephone Operator's Licence or its equivalent issued by Commonwealth countries or Philippines:

Provided also that in case a Certificate and Licence granted before the commencement of these rules has been suspended or in case of pendency of any proceeding connected with such Certificate and Licence, the holder of such Certificate and Licence shall not be eligible for appearing in the examinations until the expiry of suspension period.

(5) The syllabus for the examination shall be as under:

- (i) written examination covering regulation and procedure, radio principles and practice and radio telephony as per the syllabus specified by the Director General;
- (ii) practical examination consisting of a practical test of radio telephony conducted over simulated environment and the applicant shall be required to —
 - (a) use phonetic alphabets and general procedure of radio-telephone working;
 - (b) carry out communications associated with mobile and/or base stations.

Explanation — for the purposes of clause (ii), the applicant is expected to carry out preparation of messages for transmission, exchange of traffic, use of priorities, obtaining meteorological information, position report, distress, urgency, and the like.

(6) An applicant for the grant of Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence shall have passed the practical examination within three years from the date of passing the written examination:

Provided that the applicant or a person exempted from appearing in the written examination under sub-rule (4), shall not be permitted to appear in the practical examination for more than three attempts and on failing to pass during these three attempts, shall be required to pass the written examination again prior to being allowed to appear in subsequent practical examinations.

108. Requirements for issue of Certificate and Licence.— An applicant for Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence shall fulfil the following requirements, namely:

- (a) Age — the applicant shall be not less than sixteen years of age on the date of application;

- (b) Educational Qualification — the applicant shall have passed Class X or its equivalent from a recognised Board;
- (c) Knowledge — the applicant shall have passed examinations as provided under rule 107.

109. Validity of Certificate and Licence.— (1) The Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence granted under these rules, unless suspended or cancelled, shall remain valid till the holder attains the age of eighty years:

Provided that a Certificate and Licence may be extended beyond the age of eighty years, subject to the holder fulfilling the requirements specified by the Director General.

(2) A Certificate and Licence existing on the day of commencement of these rules shall continue to be valid till its expiry and the holder may be granted Certificate and Licence under these rules subject to the holder passing the practical examination as provided under rule 107.

110. Scope of Authority to operate.— The holder of a Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence may, subject to fulfilling conditions as specified by the Central Government, operate mobile stations as under:

- (a) carry out the radiotelephone service of any aircraft station, when working on frequencies of the maritime mobile service, provided that: —
 - (iii) the peak envelope power of the transmitter does not exceed 200 watts, or
 - (iv) the operation of the transmitter requires only the use of simple external switching devices, excluding all manual adjustment of frequency determining elements, with the stability of the frequencies maintained by the transmitter itself within the limit of tolerance specified by Radio Regulations and the peak envelope power of the transmitter does not exceed 1.5 kilowatts.
- (b) carry out the radiotelephone service of any aircraft station operating on frequencies allocated exclusively to the aeronautical mobile service:

Provided that the operation of the transmitter requires only the use of simple external switching devices, excluding all manual adjustment of frequency determining elements, and that the stability of the frequencies is maintained by the transmitter itself within the limits of tolerance specified by the Radio Regulations.

111. Issue of duplicate or variation in a certificate and licence.— (1) A holder whose Certificate and Licence has been lost, mutilated or destroyed shall inform the same to the Director General.

- (2) An application for issue of duplicate Certificate and Licence or variation in an existing Certificate and Licence shall be made to the Director General in the form and manner as specified by the Director General.

(B) Personnel of Aircraft

112. Minimum age for sole control of aircraft.— No person being under 16 years of age shall have sole control of an aircraft in motion and no person shall cause or permit any other person to have sole control of an aircraft in motion unless he knows or has reasonable cause to believe such other person to have attained the age of 16 years.

113. Maximum age limit for professional pilots.— (1) No person, holding a pilot's licence issued under these rules and having attained the age of sixty-five years, shall act as Pilot-in-Command or Co-pilot of an aircraft engaged in commercial air transport operations or be employed for remuneration or hire.

(2) No person holding a pilot's licence issued under these rules and having attained the age of sixty years, shall act as Pilot-in-Command or Co-pilot of an aircraft engaged in commercial air transport operations unless it is operated in a multi-crew environment and the other pilot is less than sixty years of age:

Provided that the provisions of sub-rule (2) shall not apply in respect of aircraft certified for single pilot operations and not exceeding an all up weight of 5700 kilograms engaged in commercial air transport operations within the territory of India and while operating in a multi-crew environment.

114. Carriage of operating crew.— (1) Subject to the provisions of rules 72, 73 and 74, every aircraft registered in India shall comply with such of the following requirements in respect of the personnel which it carries and by which it is operated as are applicable to the aircraft and type of operation concerned, namely :-

(1) Pilot.-

(a) Private Aircraft. - Every private aircraft shall be flown by a person holding a valid pilot's licence issued in accordance with Schedule I:

Provided that:

(i) a private aircraft shall not be flown by a person holding a Student Pilot's Licence;

(ii) a private aircraft shall not be flown by a person holding a Private Pilot's Licence for remuneration or hire of any kind;

(iii) a private aircraft, shall not be flown at night by a person holding a Private Pilot's Licence, without having a valid Night Rating.

(iv) a private aircraft shall not be flown under the instrument flight rules by a person holding a Private Pilot's Licence, without having a valid Instrument Rating.

(b) Public transport and Aerial Work Aircraft. - Every Public transport or aerial work aircraft (other than a microlight or a glider or a balloon) shall be flown by a person holding an appropriate professional pilot's licence, i.e. a Commercial, or Airline Transport Pilot's Licence issued in accordance with Schedule I:

Provided that an aircraft other than a microlight, a glider or a balloon which is the property of or is being used by a duly constituted flying or gliding or ballooning or aerosport club may be flown by a person holding a

Student Pilot's or a Private Pilot's Licence for the purpose of receiving instructions or for qualifying, renewal of a licence or for issue of a higher category of licence:

Provided further that an aircraft other than a microlight or a glider or a balloon which is the property of, or being used by, a duly constituted flying or gliding or ballooning or aerosport club flown by a member and carrying a person otherwise than for the purpose of instructing such person in flying, shall not for the purpose of this rule, be deemed to be flown for public transport, if however, in respect of such carriage, payment is made, either directly or indirectly, to the pilot of the aircraft or the pilot of the aircraft is a paid employee of the flying or gliding or ballooning or aerosport club, the aircraft shall be deemed to be flown for public transport;

(2) Flight Instructor or Assistant Flight Instructor.-

(a) Every aircraft which is being used for the purpose of giving dual instructions in piloting shall carry a person holding an appropriate professional pilots licence, that is, a Commercial, or Airline Transport Pilot's Licence or Pilot's Licence as the case may be, which has an appropriate Flight Instructors or Assistant Flight Instructors rating in accordance with Schedule I, or an authorization issued in writing by the Director General.

(b) No person other than a person having a Flight Instructor's or Assistant Flight Instructor's rating shall impart instructions in piloting an aircraft, unless he has been specifically authorized in writing by the Director General to impart such instructions.

(3) Flight Navigator.- Every public transport aircraft engaged on a flight without landing over a great circle distance of more than six hundred NMs and not equipped with the navigational equipment capable of providing instant and continuous ground position of the aircraft with adequate stand-by arrangements, shall carry on board a Flight Navigator licenced in accordance with Schedule I, if the total distance between any two consecutive radio navigational fixing aids located within thirty NMs of the route of the proposed flight and capable of being used by the aircraft is more than six hundred NMs:

Provided that the Director General may require a Flight Navigator to be carried on board an aircraft on any flight.

(4) Flight Engineer.- Where a Flight Engineer is required to be carried on board an aircraft as flight crew member under sub-rule (6), he shall be a person holding the appropriate licence in accordance with Schedule I.

(5) Flight Radio Telephone Operator.- An aircraft which is equipped or required to be equipped with radio apparatus in accordance with rule 59 and which communicates by radio telephony, shall carry a person holding a Flight Radio Telephone Operator's Licence or Flight Radio Telephone Operator's Licence (Restricted), as the case may be, issued in accordance with Schedule I, to operate radio apparatus on such aircraft.

(6) Minimum crew for any flight.- The number and description of the flight crew members operating any flight of an aircraft registered in India shall be:-

(a) if a certificate of airworthiness in respect of the aircraft is in force at least the number and description of persons specified as the minimum operating crew for that aircraft in the certificate of airworthiness;

- (b) if no certificate of airworthiness in respect of the aircraft is in force, but a certificate of airworthiness in respect of that aircraft has previously been in force, at least the number and description of persons specified as the minimum operating crew in the certificate of airworthiness last in force of that aircraft;
- (c) if no certificate of airworthiness in respect of the aircraft is or has been in force and the aircraft is a series aircraft conforming with a prototype (modified) aircraft in respect of which a certificate of airworthiness has been issued, at least the number and description of persons specified as the minimum operating crew in that certificate of airworthiness;
- (d) in all other cases, at least such number and description of persons sufficient to ensure the safety of the aircraft as may be approved by the Director General.

Note:— For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub- rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian registered aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

115. Carriage of cabin crew.— (1) No aircraft registered in India shall be operated for public transport of passengers unless the following minimum number of cabin crew are on board the aircraft for the purpose of performing such duties as may be assigned in the interest of the safety of passengers, by the operator or the Pilot-in-command of the aircraft, namely:-

(a) For an aeroplane having a seating capacity of not less than 10 and not more than 50 passengers.	One cabin crew
(b) For a helicopter having a seating capacity of not less than 20 and not more than 50 passengers.	One cabin crew
(c) For an aeroplane or a helicopter cabin having seating capacity of more than 50 passengers	Two cabin crew Plus one cabin crew for each unit (or part of a unit) of 50 passengers seats above a seating capacity of 99 passengers.

(2) Notwithstanding anything contained in sub-rule (1), if any higher number is specified by the aircraft manufacturer for the type of aircraft being used, then that minimum number of crew members shall be carried on-board:

Provided that in case of multi-aisles (single or multi-deck) at least one crew member for each floor level exit and for the purpose of certification, if any higher number of crew member is required to conduct emergency evacuation demonstration then that number of crew member shall be carried on board.

(3) The cabin crew shall be located-

- (a) during take-off and landing as near as possible to the floor level exits; and
- (b) at any other time, at a suitable place in the aircraft, so as to provide the most effective exit of passengers in the event of emergency evacuation.

- (4) An operator shall ensure that every member of cabin crew meets the requirements of age, qualification, training and medical assessment as specified by the Director General from time to time.
- (5) Every member of cabin crew shall, before being detailed for duty on board the aircraft, successfully complete an approved course of training followed by periodical approved refresher course concerning evacuation procedure, location and use of emergency equipment and any other requirement as specified by the Director General.
- (6) Whenever two or more cabin crew members are assigned to a flight, the operator shall nominate an experienced cabin crew member as a senior cabin crew member who shall be responsible to the Pilot-in-Command for the conduct and coordination of cabin safety and emergency procedure specified in the Operations Manual:

Provided that the senior cabin crew member has a minimum of one year's experience as cabin crew and has successfully undergone the training as specified by the Director General.

- (7) The operator shall cause checks of proficiency in carrying out safety and emergency duties by each cabin crew after completion of training as per sub-rule (5) and the checks shall be conducted by the Instructors approved, and having qualifications specified, by the Director General.
- (8) No cabin crew shall perform duties on more than three types of aircraft.

Explanation.—For the purposes of this sub-rule, types of aircrafts shall be considered to be different types if they are not similar in all the following aspects, namely:-

- (a) emergency exit operation;
 - (b) location and type of safety equipment; and
 - (c) emergency procedures
- (9) The Director General may, if he is of the opinion that it is expedient so to do, by order and for reasons to be recorded in writing, waive fully or partially, the requirement of sub-rule (1).

116. Flight Dispatcher Approval.— (1) No operator shall assign duties to a person as a flight dispatcher without prior approval of the Director General.

- (2) An operator may apply along with prescribed fee to the Director General for obtaining approval of flight dispatcher.
- (3) The Director General may specify the requirements for approval of Flight Dispatcher.
- (4) The Director General may, on being satisfied that a person has met all the requirements to act as a flight dispatcher, grant an approval of flight dispatcher to operator.
- (5) The approval granted under sub-rule (4), unless suspended or cancelled, shall remain valid for a period not exceeding five years, and on being satisfied, the Director General may renew it for a further period not exceeding five years at a time.

(6) The fee shall be paid electronically in the manner as specified by the Director General.

(C) Organisation

117. Approved Training Organisations.— (1) In this rule 'training organisation' refers to an organisation or a person engaged in one or more of the following training activities, namely:-

- (vi) training on aircraft not exceeding 5700 kgs all-up-weight for students to acquire flying experience and the level of competency required for obtaining a licence or rating as specified under clause (a) to (n) of sub-rule (1) of rule 69;
- (vii) training course for students to enable them to attain the level of competency required for obtaining a licence or rating as specified under clause (o) to (v) of sub-rule (1) of rule 69;
- (viii) training course for students to enable them to attain the level of competency required for obtaining an aircraft maintenance engineer licence specified under rule 85;
- (ix) training course for flight crew, air traffic controllers or other aviation personnel to enable them to attain the level of competency required for obtaining a English Language Proficiency of Operational Level and/or testing of Aviation English Language Proficiency specified under these rules;
- (x) Training course for personnel involved in Design or Manufacturing activities for Design or Manufacturing organizations under rule 66

(2) An 'training organisation shall have the requisite infrastructure, adequate facilities, qualified and trained manpower including post holders, instructors or examiner as may be specified by the Director General;

(3) The 'training organisation shall have manual(s) in the form and manner as specified by the Director General and such manual (s) shall be submitted to the Director General for its approval or acceptance, as the case may be.

(4) No training organisation shall engage in one or more of the activities listed under sub-rule (1) unless an approval is granted by the Director General. The request for such approval shall be made to the Director General in such form and manner as specified by him along with the fee prescribed under these rules.

(5) The Director General may, on being satisfied that all the requirements pertaining to the setting up of a Training Organisation have been complied with, grant an approval to the Training Organisation subject to such conditions as may be specified in the approval.

(6) Every training organization which is engaged in the training activities mentioned in clause (i), (ii) or (iii) of sub-rule (1) shall establish and maintain a Safety Management System as specified by the Director General.

(7) (a) For the approval of activities mentioned under clause (i) of sub-rule (1), the Training Organisation shall, in the first instance, obtain a No objection Certificate by making an application in the prescribed format to the Director General along with a fee prescribed under these rules;

(b) The No Objection Certificate obtained under clause (a) shall be valid for a period of two years from the date of its issuance and may be extended by six months at a time on payment of fee prescribed under these rules subject to the satisfaction of the Director General regarding progress towards meeting the requirements of sub-rule (2) and (3);

(c) The holder of a valid No Objection Certificate may apply to the Director General for issuance of approval of the Training Organisation in the prescribed format along with fee prescribed under these rules.

(8) The approval of training organisation shall, unless suspended or cancelled, remain valid for a period not exceeding five years, and on being satisfied, the Director General may renew the approval for a further period not exceeding five years at a time.

(9) A training organization or a person may approach to the Director General at any time for extension of the scope of his work along with fee prescribed under these rules and the Director General, on being satisfied that the specified requirements have been complied with, may grant approval for extension of scope as requested, or to a specific level, as deemed fit. The approval of the extension of scope, if any, granted under this sub-rule, shall be valid only up to the date of validity of the original approval.

(10) The training records of the organisation shall be maintained in a manner specified by the Director General and shall be produced on demand to the Director General or any other officer authorised by him in this behalf.

(11) An approved training organization shall revise its manuals from time to time whenever necessary as a result of changes in organization, changes in Scope and changes in practices & procedures. Any revision of manual shall be subject to the prior approval or acceptance, as the case may be, of the Director General.

(12) Without prejudice to the provisions of any rules, the Director General may, after giving an opportunity of being heard to the training organization or a person cancel, suspend or restrict any approval or issue a warning or an admonition to the organisation or the person, where he is satisfied that-

- (a) any of the conditions of the approval or the requirements specified by the Director General are not being complied with;
- (b) the training organisation or the person has performed work or granted a certificate in respect of work which has not been performed in a careful or competent manner or has performed work beyond the scope of it or his approval or failed to make proper entries and certification thereof or for any other reason considered by the Director General as sufficient to cancel, suspend or restrict an approval granted under this rule, or to issue a warning or an admonition;
- (c) the holder of the approval has failed to maintain safe, efficient and reliable training organisation; or
- (d) the approval of the training was obtained by suppressing any material fact or furnishing wrong information,.

(13) Notwithstanding anything contained in sub-rule (12), if the Central Government is of the opinion that in the interest of public safety it is necessary to do so, it may, for reasons to be recorded in writing, summarily suspend the approval of a training organisation with a view to make further enquiry.

(14) The organisation shall not impart training activities mentioned under sub-rule (1) unless it is included in the scope of its activities, and has not been duly approved by the Director General.

118. Acceptance of foreign approved training organisation.— (1) Notwithstanding anything contained in rule 117, the Director General may accept a foreign approved training organisation for the purpose of training in accordance with the requirements specified by the Director General in this behalf.

(2) The acceptance granted under sub-rule (1), unless suspended or cancelled, shall remain valid for a period not exceeding two years, and on being satisfied, the Director General may renew it for a further period not exceeding two years at a time.

(3) Without prejudice to the provisions of these rules, the Director General may, after making such enquiry as he may deem fit, and after giving an opportunity of being heard to the organisation referred to in sub-rule (1), cancel, suspend or restrict any acceptance or issue a warning or an admonition to the said organisation, where he is satisfied that-

(a) the requirements specified by the Director General are not being complied with; or

(b) the organisation has not performed work or granted a certificate in respect of work which has not been performed in a careful or competent manner or has performed work beyond the scope of its acceptance or failed to make proper entries and certification thereof or for any other reason considered by the Director General as sufficient to cancel, suspend or restrict an acceptance granted under this rule, or to issue a warning or an admonition.

119. Flight Simulation Training Device Qualification Certificate.— (1) An organization may apply along with prescribed fee to the Director General for a Qualification Certificate of Flight Simulation Training Device or for the validation of a Qualification Certificate issued by the Civil Aviation Authority of a Contracting State in respect of a Flight Simulation Training Device.

Explanation. — For the purpose of this sub-rule (1), the organization means:

(a) an Operator;

(b) a Training Organization approved under these rules; or

(c) a Training Organization approved by civil aviation authority of a contracting state for operating and maintaining Flight Simulation Training Device.

(2) The Director General may specify the requirements for Qualification Certificate or validation of Flight Simulation Training Device and the type of trainings which can be imparted on such devices.

(3) The Director General may on being satisfied that it met all the requirements, issue a Qualification Certificate or validate the Qualification Certificate of Flight Simulation Training Device issued elsewhere, as the case may be.

(4) No airline operator shall use such qualified or validated Flight Simulation Training Device for the training of their personnel without obtaining written permission from the Director General in the form and manner as specified by him.

(5) If the Director General is satisfied that there is sufficient ground for doing so, after giving him an opportunity of being heard and reasons to be recorded in writing, may suspend or cancel such certificate or validation, as the case may be.

(6) The Qualification Certificate or validation granted under sub-rule (3), unless suspended or cancelled, shall remain valid for a period not exceeding two years, and on being satisfied, the Director General may renew it for a further period not exceeding two years at a time.

(D) Fee

120. Fee.— (1) The following fee shall be payable for the issue, renewal and validation of licences and ratings mentioned under clause (a) to (n) of sub-rule (1) of rule 69 or the issue of duplicate licences and for the tests and examinations for such licences and ratings:

(i) for tests and examinations for licences and ratings	Rs. 500/per paper
(ii) for issue or validation of a licence or rating for Student Pilots Licence and Glider Pilots Licence	Rs. 1,000
(iii) for renewal of a licence or rating for Student Pilots Licence and Glider Pilots Licence	Rs. 500
(iv) for issue or validation of a licence or rating other than Student Pilots Licence and Glider Pilots Licence	Rs. 5,000
(v) for renewal of a licence or rating other than Student Pilots Licence and Glider Pilots Licence	Rs. 2,500
(vi) for issue of duplicate Student Pilots Licence and Glider Pilots Licence	Rs. 250
(vii) for issue of duplicate licence or rating other than Student Pilots Licence and Glider Pilot Licence	Rs. 500
(viii) for issue of duplicate result sheet of examination	Rs. 500
(ix) Where the examination is conducted online	Rs. 2500 per paper
(x) Where the examination is conducted online on demand	Rs. 5000 per paper

(2) For all flying tests, the candidate or operator, as the case may be, shall be required to provide the aircraft or flight simulator and bear all charges in this respect, and if a Government Examiner is carried on board during the flying test or standardisation check, the following fee shall be payable to the Central Government, namely:—

(i) for a single-engine aircraft :	Rs 5000/-
(ii) for a multi-engine aircraft with maximum permissible take-off weight below 5,700 kilograms:	Rs.10,000/-
(iii) for a multi-engine aircraft with maximum permissible take-off weight of 5,700 kilograms and above upto 50,000 kilograms:	Rs.50,000/-
(iv) for a multi-engine aircraft with maximum permissible take-off weight above 50,000 kilograms :	Rs.1,00,000/-

(3) For Approval or Renewal of Check Pilots or Examiners, the following fee shall be payable, namely:—

(i) Approval of Check Pilots, Check Flight Engineers or Examiners:	Rs. 10,000/-
(ii) Renewal of Check Pilots, Check Flight Engineers or Examiners:	Rs. 5,000/-

(4) When in any case the licence or rating is not issued, validated, renewed or revalidated or a duplicate licence or rating is not issued, the Central Government may order the refund to the applicant of a proportionate part of the sum paid as fees.

(5) (A) Issue, renewal or endorsement in the scope of a licence, Authorisation, Approval or Certificate of Competency in respect of Aircraft Maintenance Engineers or Authorised persons or Approved persons or Certificate of Competency holders under rule 85:

(i) (a) for normal examination	Rs 500 per paper
(b) for online examination	Rs 1500 per paper
(c) online on demand examination	Rs. 3,000 per paper
(ii) For issue or validation of licence Or rating, Authorisation, Approval Or Certificate of Competency	Rs.5,000
(iii) For renewal of licence, rating, Authorisation, Approval or Certificate of Competency	Rs.2,500
(iv) For issue of duplicate licence, Rating, Authorisation, Approval or Certificate of Competency	Rs. 500

(B) An additional amount of one lakh fifty thousand rupees shall be payable if the inspection, examination or test specified in sub-rule (1) is required to be carried out at any place outside India.

(C) Where for any reason, the licence or authorisation or certificate, is not issued, renewed or validated, as the case may be, the Director General may refund to the applicant such portion of the fees paid as represents the cost of any examination or test or inspection not carried out or any licence, authorisation or a certificate not issued or renewed or validated, as the case may be.

(6) (A) A candidate who applies for the licence mentioned under clauses (o) and (p) of sub-rule(1) of rule 69, its renewal, or endorsement of a rating mentioned under clause (q) to (v) of sub-rule(1) of rule 69, shall pay the following fees, namely:-

(i) for issue of a Student Air Traffic Controller's Licence:	Rs. 1,000
(ii) for renewal of a Student Air Traffic Controller's Licence:	Rs. 500
(iii) for issue of an Air Traffic Controller's Licence :	Rs. 20000
(iv) for renewal of an Air Traffic Controller's Licence:	Rs. 10000
(v) for endorsement of rating(s) including concurrent rating on Air Traffic Controllers Licence:	

Explanation.- The fee specified in clauses (iii) and (iv) includes the fee for endorsement of any rating on the licence at the time of issue or renewal of licence.

(B) The applicant shall be required to bear all charges in respect of the assessment, if any, and if a government examiner is associated during the assessment, a fee of ten thousand rupees shall be payable for each assessment.

(7) (A) The following fee shall be payable for the Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence examination:

(c) Written Examination: Rs. 2000/- per examination.

(d) Practical Examination: Rs. 500/- per examination.

(B) The fee for issuance of Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence shall be rupees five thousand.

(C) The fee for issuance of duplicate certificate and licence shall be rupees five hundred.

(8) Fee for approval as flight dispatcher shall be rupees five thousand only and fee for renewal of flight dispatcher approval shall be rupees two thousand five hundred only.

(9) The following fee shall be payable for

(A) Obtaining No Objection Certificate under clause (a) of sub-rule (7) of rule 117: Fifty thousand rupees.

(B) Extension of No Objection Certificate under clause (b) of sub-rule (7) of rule 117: Twenty-five thousand rupees.

(C) Approval under rule 117 in respect of a training organization engaged in the activities mentioned under clause (i) of sub-rule (1) of rule 117: Two Lakh rupees.

(D) Renew of approval under rule 118 in respect of a training organization engaged in the activities mentioned under clause (i) of sub-rule (1) of rule 117: One Lakh rupees.

(10) Following fee shall be payable for approval, renewal or extension of scope under rule 117, in respect of a training organization engaged in the activities mentioned under clause (ii) of sub-rule (1) of rule 117:

(A) approval: Four lakh rupees

(B) renewal or extension of scope of approval on each occasion: Two lakh rupees

(11) (A) The following fee shall be payable for approval under rule 117, in respect of training organization engaged in the activities mentioned in clauses (iii) and (iv) of sub-rule (1) of rule 117, having-

(i) fifty employees :	Rs.2,00,000/-
(ii) more than fifty and upto two hundred :	Rs.4,00,000/-
(iii) more than 200 employees :	Rs. 8,00,000/-

(B) The fee for renewal or extension of scope of approval under rule 117 in respect of training organizations engaged in the activities mentioned in clauses (iii) and (iv) of sub-rule (1) of rule 117 or acceptance of approval or extension of acceptance under rule 118 shall be fifty percent. of the fee payable under clause (A) of sub-rule (11).

(C) An additional amount of two lakh fifty thousand rupees or cost of travel including per diem, whichever is higher shall be payable if the inspection, audit or surveillance for the grant or renewal or extension of approval is required to be carried out at any place outside India.

(D) An additional amount of two lakh fifty thousand rupees or cost of travel including per diem, whichever is higher, shall be payable if the inspection, audit or surveillance in respect of acceptance of approval or renewal of acceptance or extension of acceptance under rule 118 is required to be carried out at any place outside India.

(E) No fee shall be charged from an organisation or person under this sub-rule for storage, distribution and supply of aircraft fuel, lubricants and similar other products intended to be used for its own aircraft.

(12) (A) Following fee shall be payable for:

(i) Qualification Certificate or validation of Flight Simulation Training Device for aircraft type having maximum permissible take-off weight more than 5700 kilograms:	Two lakh rupees
(ii) renewal of such certificate or validation:	One lakh rupees

(B) Following fee shall be payable for:

(i) Qualification Certificate or validation of Flight Simulator Training Device for aircraft type having maximum permissible take-off weight up to 5700 Kilograms:	One lakh rupees
(ii) renewal of such certificate or validation:	Fifty thousand rupees

(C) An additional amount of two lakh fifty thousand rupees or cost of travel including per diem, whichever is higher, shall be payable if the inspection, audit or surveillance in respect of issue or renewal of validation of Qualification Certificate of a Flight Simulator Training Device is required to be carried out at any place outside of India.

(13) The fee shall be paid electronically in the manner specified by the Director General.

PART V

AERODROME

121. Aeronautical beacon and aeronautical ground lights.— (1) No aeronautical beacon or aeronautical ground light shall be established or maintained within India nor shall the character of the light exhibited therefrom be altered except with the approval in writing of the Central Government and subject to such conditions as may be prescribed.

(2) No person shall willfully or negligently endanger or interfere with any aeronautical beacon or aeronautical ground light established or maintained by or with the approval of the Central Government or any light exhibited therefrom.

122. False lights.— (1) Whenever any light, except light(s) covered under rule 123 is exhibited-

(a) in the vicinity of an aerodrome within a radius of five nautical miles, so as to be liable to be mistaken for an aeronautical ground lights or an aeronautical beacon; or

(b) which by reason of its liability to be mistaken for an aeronautical ground lights or an aeronautical beacon is calculated to endanger the safety of an aircraft; or

(c) which may prevent or cause confusion by reason of its intensity, configuration or colour in the clear interpretation of visual aids for navigation denoting obstacles or restricted use areas; or

(d) which may disrupt safe operation of the aircraft or may pose hazard to the operating crew.

the person authorized by aerodrome operator of such aerodrome may issue directions in writing to the owner or person in possession of the place where the light is exhibited or to the person having charge of the light, for taking effectual means for extinguishing or for effectually screening or otherwise modify the light with immediate effect and for preventing for the future, the exhibition of any similar light.

(2) If any owner or person to whom a written direction under this rule is issued, neglects for a period of twenty four hours to extinguish or effectually to screen the light mentioned in the directions, the person who issued such directions under sub-rule (1) shall report the matter to civil/police authority having jurisdiction for initiating the action of commission of offence as provided under section 283 or 285 or both of the Bharatiya Nyaya Sanhita, 2023 and DGCA along with assessment report including mitigation measures adopted to reduce the hazard to aircraft safety.

(3) In case the source of the light observed by the operating crew of any aircraft is not located or the use of such light is not from a determined place or the source of emission of light is shifting from one place to another then the operator of the concerned aerodrome shall immediately report the matter to the civil/police authority having jurisdiction for initiating action for commission of offence as provided under section 283 or 285 or both of the Bharatiya Nyaya Sanhita, 2023.

123. Laser Lights.— (1) No person shall use a LASER beam or LASER light(s) within 10 nautical miles from the Aerodrome Reference Point, for any purpose including but not limited to advertisement, entertainment and for visual displays without specific written permission from the operator of such aerodrome.

(2) The operator of such aerodrome shall ensure that the use of LASER light does not affect the safety of flight operations in any way prior to according such approval.

124. Licensing of Aerodromes.— (1) No aerodrome other than a defense aerodrome shall be used as a regular place of landing and departure by a scheduled air transport service or for a series of landings and departures by any aircraft carrying passengers or cargo for hire or reward unless -

- (a) it has been licenced for the purpose, and save in accordance with the conditions prescribed in such licence; or
- (b) it has been approved by the Director General, subject to such conditions as he may deem fit to impose, for the purpose of operation of flights in the event of national or international crisis, natural calamities, emergencies or otherwise requiring such flights to carry material goods for relief purposes, or for giving joyrides for hire or reward:

Provided that any person already permitted and operating scheduled air transport services to an aerodrome before 02nd November, 2004 may continue operation of such services till the aerodrome operator obtains the licence from the Director General by the date to be notified by the Central Government.

(2) A defense aerodrome shall not be used as a regular place of landing and departure by a scheduled air transport service, unless it has been certified as per the requirements specified by the Director General:

Provided that nothing contained in this sub-rule shall apply to a defense aerodrome, for such a period as may be notified by the Central Government in the Official Gazette.

(3) An aerodrome shall be licenced by the Central Government in one of the following categories, namely:-

(a) for public use;

(b) for private use, that this is to say, for use by the licensee and by individuals specifically authorized by the licensee.

(4) An aerodrome may be licenced for all types of aircraft or for certain specified types or classes of aircraft and the licence may specify the conditions on which the aerodrome may be used.

(5) No person shall operate or cause to be operated any flight from a temporary aerodrome or an aerodrome which has not been licenced or approved, as the case may be, under these rules unless it meets the minimum safety requirements laid down by the Director General.

125. Qualifications of licensee.— A licence for an aerodrome shall not be granted to any person other than –

(a) a citizen of India; or

(b) a Company or a body corporate:

Provided that-

(i) it is registered and having its principal place of business in India;

(ii) it meets the equity holding criteria specified by the Central Government from time to time;

or

(c) the Central Government or a State Government or any company or any corporation owned or controlled by either of the said Governments; or

(d) a society registered under the Societies Registration Act, 1860. (21 of 1860); or

(e) a trust registered under the Indian Trust Act, 1882 or State legislations.

126. Procedure for grant of licence.— (1) An application for the grant of licence for an aerodrome shall be made to the Director General along with the Aerodrome Manual.

(2) The application under sub-rule (1) shall be in such form and contain such particulars as may be specified by the Director General.

(3) The Director General may, for disposal of the application, require the applicant to furnish any additional information which he considers necessary.

(4) The Director General may also require the applicant to produce evidence in support of any information furnished in the application.

127. Aerodrome Manual.— (1) An Aerodrome Manual, in the form as specified by the Director General, shall be maintained by the licensee in respect of aerodrome, licenced under these rules.

(2) A copy of the Aerodrome Manual or such part of the Manual as may be prescribed by the Director General, shall be made available by the licensee to all units of the aerodrome.

128. Inspection.— (1) Any person, authorized by the Director General by general or special order in writing in this behalf, shall have unrestricted and unlimited access to inspect and carry out tests on the aerodrome facilities, services and equipment, inspect aerodrome operator's documents and records, and verify the aerodrome operator's safety management system before the aerodrome licence is granted or renewed and subsequently, at any other time, for the purpose of surveillance to ensure safety and order at the aerodrome.

(2) The aerodrome operator shall allow the person so authorized, access to any part of the aerodrome or any aerodrome facility, including equipment, records, documents and operator's personnel and shall co-operate in conducting the activities referred to in sub-rule (1).

129. Conditions governing the grant of licence.— (1) An aerodrome licence shall be granted or renewed subject to such conditions as the Director General considers necessary to ensure compliance with the Convention and the safety of aircraft operations.

(2) While an aerodrome licence is in force, no alterations to the landing area or to the buildings or other structures on the aerodrome which may affect the safety of aircraft shall be undertaken save with the previous approval of the Director General and application for such approval shall be addressed to the Director General and shall be accompanied by full particulars with plans of any such alterations including alterations to surrounding obstructions which may affect the safety of aircraft.

(3) The necessary approval may be granted or withheld and if granted, may be granted subject to such conditions (including conditions involving a revision of the original conditions of licence) as the Director General may think fit.

(4) If any alteration of the nature referred to in sub-rule (2) is undertaken without the previous approval under said sub-rule, the Director General may suspend or impose the restriction(s) on the aerodrome licence.

(5) The licensee shall maintain the aerodrome in a fit state for use by aircraft and adequately marked to the satisfaction of the Director General during the whole period of the currency of the licence and shall, if the aerodrome becomes unserviceable, immediately inform the Director General.

(6) The Director General may impose operating restriction on the licence in the event of non-compliance with any condition imposed under sub-rule (1) or if any safety concern emerges during the aerodrome inspection and remains unresolved beyond the period specified by the Director General.

130. Period of validity of licence.— An aerodrome licence may be granted for any period not exceeding five years, and on each occasion of renewal, may be renewed for any period not exceeding five years.

131. Public aerodromes.— Every aerodrome which is licenced for public use or which is open to public use by aircraft registered in India upon payment of charges shall to the same extent and upon the same conditions, be open to use by aircraft possessing the nationality of any other contracting State. Every such aerodrome shall be open to use by any aircraft in the service of the Central Government.

132. Tariff charges.— (1) At every aerodrome referred to in rule 131, there shall be exhibited in a conspicuous place a single tariff of charges, including charges for landing and length of stay, and such tariff shall be applicable alike to all aircraft whether registered in India or in any other contracting State.

(2) In the case of aerodromes belonging to the Authority, the charges mentioned in sub-rule (1) shall be levied by the Authority in accordance with the provisions of the Airports Authority of India Act, 1994 (55 of 1994).

(3) In the case of licenced public aerodromes, other than the aerodromes belonging to the Authority the charges mentioned in sub-rule (1) shall be determined by the licensee in accordance with the principle of cost recovery as specified by the International Civil Aviation Organization and such charges shall be notified by the licensee with the approval of the Central Government or any authority constituted in this behalf by such Government.

(4) Notwithstanding anything contained in sub-rules (2) and (3), in the case of a major airport, the tariff of charges referred to in sub-rule (1) shall be such as may be determined under clause (a) of sub-section (1) of section 13 of the Airports Economic Regulatory Authority of India Act, 2008.

Explanation. – For the purpose of this rule, “Authority” means the Airports Authority of India constituted under section 3 of the Airports Authority of India Act, 1994 (55 of 1994).

133. Fee.— (1) The fee chargeable for the grant of a licence for an aerodrome shall be -

(a) When the licence is granted for private use	Rs.1, 00,000/-
(b) When the licence is granted for public use	Rs.5, 00,000/- upto runway length of 5,000 feet plus Rs 2, 00,000/- for every 1,000 feet or part thereof.

(2) The fee chargeable for renewal of licence of an aerodrome shall be fifty per cent of the fee chargeable for the grant of licence.

(3) The fee shall be paid electronically in the manner as specified by the Director General.

134. Passenger Service Fee.—The airport licensee may collect fees to be called the Passenger Service Fee from the embarking passengers at such rate as the Central Government may specify.

The airport licensee shall utilise the fees so collected for the infrastructure and facilitation of the passengers:

Provided that the rate of fees in respect of major airports shall be as determined under clause (c) of sub-section (1) of section 13 of the Airports Economic Regulatory Authority of India Act, 2008 (27 of 2008).

135. User Development Fee.— The licensee may, -

(i) levy and collect at a major airport the User Development Fee at such rate as may be determined under clause (b) of sub-section (1) of section 13 of the Airports Economic Regulatory Authority of India Act, 2008;

(ii) levy and collect at any other airport the User Development Fees at such rate as the Central Government may specify.

136. Entry into public aerodromes.— (1) No person shall enter or be in the terminal building of any Government aerodrome or public aerodrome or part of such building or any other area in such aerodrome notified in this behalf by the Central Government unless he holds an admission ticket issued by the aerodrome operator or an entry pass issued by the Director General of Bureau of Civil Aviation or any person authorized by the Central Government in this behalf.

(2) No person, without permission in writing, by general or special order, of the Central Government or any officer authorized by that government in this behalf, shall -

- enter or remain or cause any other person to enter or remain in the Movement area;
- leave or throw or cause to be thrown any animal, bird or property or object of any nature whatsoever in the Movement area;
- permit any animal under his possession or control or otherwise to stray in the Movement area; and
- operate any vehicle in the Movement area.

(3) Sub-rules (1) and (2) shall not apply to—

- any passenger embarking, disembarking or in transit who holds an air ticket; or

- (b) any person who is engaged on regular duty at an aerodrome and holds a Photo Identity Card issued by the Director General of Bureau of Civil Aviation Security or any person authorized by the Central Government in this behalf.

(4) Notwithstanding anything contained in this rule, the officer in-charge of an aerodrome or any person authorized by the Central Government in this behalf, as the case may be, may, if he is satisfied that it is necessary or expedient so to do for the maintenance of proper order or decorum –

- (i) refuse admission to any person into the terminal building or the Movement area, or
- (ii) require any person in such building or such area to leave the same.

137. Prohibition of slaughtering and flaying of animals, depositing of rubbish and other polluted or obnoxious matter or development of facilities likely to attract wildlife on or in the vicinity of aerodrome.— (1) No person shall slaughter or flay any animal or deposit or drop any rubbish, filth, garbage or any other polluted or obnoxious matter including such material from hotels, meat shops, fish shops and bone-processing mills or develop any facility which attracts or is likely to attract wildlife activities within a radius of ten kilometers from the Aerodrome Reference Point.

(2) The local authority having jurisdiction around such aerodrome may, if satisfied that the proper and adequate arrangements have been made by the owners of hotels, meat shops, fish shops and bone processing mills or any other facility so as to prevent attraction of wildlife vultures or other birds and animals, having regard to the vicinity of place of slaughter from the aerodrome, arrangements for disposal or deposit of carcass, rubbish and other polluted and obnoxious matter, grant permission in writing for the purpose after receipt of verification report from aerodrome operator.

(3) In case of violation of sub-rule(1), the local authority having jurisdiction around such aerodrome shall take action against the owner or person in possession of the place where such activity is taking place in the same manner as is followed in case of unauthorized activities in their jurisdiction.

138. Ground Handling Services.— (1) An aerodrome operator shall, while providing ground handling service by itself, ensure a competitive environment by allowing the airline operator at the airport to engage, without any restriction, any of the ground handling service provider, who are permitted by the Central Government to provide such services:

Provided that such ground-handling service provider shall be subject to the security clearance of the Central Government.

(2) No ground handling service provider shall provide ground handling services at an aerodrome used as a regular place of landing and departure by a scheduled air transport undertaking unless it meets the requirements as specified by the Director General and has been approved by him.

139. Provision of Air Traffic Services at an aerodrome.— The Director General may direct an aerodrome operator to make provision for air traffic services, aerodrome flight information service or a means of two-way radio communication or any other service, as deemed fit in the interest of safety of aircraft operations.

PART VI**AIR NAVIGATION SERVICES****(A) Air Traffic Management**

140. Fatigue Management of Air Traffic Controllers.— (1) Taking into account the likely impact of fatigue on the level of alertness of Air Traffic Controllers, the Watch Duty time limitations containing maximum limits of duty time, interval between duty period and also the minimum rest periods required to be observed for Air Traffic Controllers, may be specified by the Director General.

(2) No Air Traffic Controller of an Air Navigation Service provider, shall contravene the limitations as specified by the Director General under sub-rule (1).

(3) The Air Navigation Service Provider shall establish a scheme of Watch Duty time limitations and minimum rest periods for its Air Traffic Controllers as specified by the Director General under sub-rule (1).

141. Provisioning of Air Traffic Services.— An Air Traffic Service Provider shall ensure that it is able to provide its services in a safe, efficient, continuous and sustainable manner, consistent with any foreseen level of overall demand for a given airspace.

142. Classification of Airspace.— The Air Traffic Service Provider shall classify the airspace, publish such classification, amend any classification in accordance with procedures developed and published by the Air Navigation Service Provider for making such amendments.

143. Co-ordination Procedures.— Air Traffic Services Provider shall establish and maintain co-ordination procedures with military authorities responsible for activities that may affect flights of civil aircraft.

144. Airspace Management.— Air Traffic Services Provider shall establish procedures for flexible use of airspace reserved for military or other special activities. The procedures should permit all airspace users to have safe access to such reserved airspace.

145. Air Traffic Flow Management (ATFM).— The Air Navigation Service Provider shall implement Air traffic flow management (ATFM) for airspace where air traffic demand at times exceeds, or is expected to exceed, the declared capacity of the air traffic control services concerned.

146. Time in air traffic services.— (1) Air traffic service units shall be equipped with clocks indicating the time in hours, minutes and seconds.

(2) Clocks and other time recording devices shall be checked periodically to ensure correctness of time to within plus or minus thirty seconds of coordinated universal time.

(3) Wherever data link communications are utilised by an air traffic services unit, clocks and other time-recording devices shall be checked periodically to ensure correctness of time within one second of coordinated universal time.

(4) The correct time shall be obtained from a standard time station, or if not possible, from another unit which has obtained time from such station.

147. Contingency Plans.— An Air Traffic Service provider shall have in place contingency plans for all the services it provides in the case of events which result in significant degradation or interruption of its operations as specified by the Director General.

(B) Communications, Navigation and Surveillance

148. Aeronautical station operator.— Every aeronautical station operator forming a part of Flight Information Service shall operate in accordance with the requirements as specified by the Director General.

149. Certification of communication, navigation and surveillance equipment or air traffic management facilities.— (1) No person shall permit or cause to be permitted any communication, navigation and surveillance of air traffic management equipment facility in an international aerodrome, to be established or used unless it has been certified by the Director General:

Provided that the Director General may approve a facility for temporary use subject to such conditions as he may deem fit to impose, for the purpose of operation of air traffic services or aircraft operation or navigation in the event of national crisis, natural calamities, emergencies or otherwise requiring operation of such facilities:

Provided further that any person already permitted and operating communication, navigation, surveillance or air traffic management facility at an aeronautical telecommunication station before the commencement of these rules may continue operation of such services till he obtains the certificate from the Director General by the date to be notified by the Central Government.

(2) This rule shall not apply in respect of any communication, navigation, surveillance or air traffic management facility, whose establishment and operation-

(a) is under the control of military authorities and is primarily for the military use;

(b) is for testing purposes and not used for supporting air traffic services or not used for aircraft operation or navigation.

(3) Nothing in this rule shall exempt any person from the provisions of the Telecommunications Act, 2023 (44 of 2023) and the rules made thereunder for establishment and operation of communication, navigation, surveillance or air traffic management facility for air traffic services and aircraft operation at an aeronautical telecommunication station.

150. Eligibility for grant of certificate.— A certificate for communication, navigation, surveillance or air traffic management facilities to be established or used at an aeronautical telecommunication station in support of air traffic services or aircraft operation shall be granted-

(a) to a company or a body corporate set-up for the purpose of providing communication, navigation, surveillance or air traffic management facility by the Central Government or to an air navigation service provider approved for the purpose by the Director General;

(b) to an aerodrome licence holder for establishing a navigational facility primarily for use as landing aid to support instrument laid down procedure.

151. Procedure for grant of certificate.— (1) An application for the certification for communication, navigation, surveillance or air traffic management facility to be established or used at an aeronautical telecommunication station in support of air traffic service or aircraft operation or navigation shall be made to the Director General along with the communication, navigation and surveillance manual.

(2) The application under sub-rule (1) shall be in such form and contain such particulars as may be specified by the Director General.

(3) The Director General may, for disposal of the application, require the applicant to furnish any additional information which he considers necessary.

(4) The Director General shall certify a communication, navigation, surveillance or air traffic management facility, subject to any conditions as may be considered necessary.

152. Communication, navigation, surveillance or air traffic management facility manual.— (1) Every holder of certificate shall have a communication, navigation and surveillance manual in the form as specified by the Director General containing the information provided in item 2 of Schedule III and approved copy of the manual shall be maintained by the holder of certificate in respect of all communication, navigation, surveillance or air traffic management facilities, certified under these rules.

(2) A copy of the manual or such part of the manual as may be specified by the Director General shall be made available by the holder of certificate to all units.

153. Period of validity of Certificate.— The Director General may grant the certification of communication, navigation, surveillance or air traffic management facility at an aeronautical telecommunication station in an international aerodrome, for a period not exceeding sixty months, and on each occasion may be renewed for any period not exceeding twenty four months.

154. Fee.— (1) No certificate of communication, navigation, surveillance or air traffic management facility at an aeronautical telecommunication station shall be granted unless there shall be paid the fees specified in the following Table, namely:-

(A)		Communication Facility	Fee in rupees
	(i)	Standalone Very High Frequency Transmitter or Receiver, Digital Automatic Terminal Information System, High Frequency Transmitter or Receiver, Data Links (including standby frequency) in operation.	50,000 (50,000 upto five frequencies and 20,000 for each frequency)
	(ii)	Automatic Message Switching System Air Traffic Services Message Handling System	50,000
	(iii)	Master Clock System	15,000

	(iv)	Stations equipped with Voice Controlled Communication System with Very High Frequency Transmitter/or Receiver, High Frequency Transmitter/ or Receiver, inter unit communication and other accessories for capacity : (a) Up to 50 Controller work stations (b) for each additional work stations above 50	50,000 5,000
(B)		Navigation Systems	
	(i)	Non-Directional Beacon or Locator, Marker	50,000
	(ii)	Distance Measuring Equipment	50,000
	(iii)	Very High Frequency Omni-Range or Doppler Very High Frequency Omni -Range	100,000
	(iv)	Instrument Landing System or Distance Measuring Equipment	200,000
	(v)	Co-located (VOR/DVOR/DME) Very high frequency omni range,	125,000
(C)		Surveillance Facility	
	(i)	Airport Surveillance Radar	200,000
	(ii)	Air Route Surveillance Radar	200,000
	(iii)	Monopulse Surveillance Secondary Radar	200,000
	(iv)	Surface Movement Radar without multi-lateration	200,000
	(v)	Automatic Dependent Surveillance-Broadcast or Contact	200,000
(D)		Air traffic management facility	
	(i)	Air traffic management automation system with facilities like Radar Data Processing system, Flight Data Processing system, Automatic Self Briefing System	1,000,000
	(ii)	Advanced Surface Movement Guidance Control System (Surveillance and Multi-lateration components)	3,00,000
	(iii)	Ground Based Augmentation System	300,000

	(iv)	Satellite Based Augmentation System	500,000
--	------	-------------------------------------	---------

(2) The fee for renewal of certification of communication, navigation, surveillance or air traffic management facility at an aeronautical telecommunication station shall be fifty per cent, of the fee payable under sub-rule (1).

(3) The fee shall be paid electronically in the manner as specified by the Director General.

155. Conditions governing the grant of Certificate.— (1) Certification of communication, navigation, surveillance or air traffic management facility at an aeronautical telecommunication station shall be granted or renewed subject to such conditions as the Director General considers necessary to ensure compliance with the Convention relating to International Civil Aviation signed at Chicago and the safety of Air Traffic Services or aircraft operation or navigation.

(2) While certification is in force, except required for the purpose of maintenance, no change in the system of equipment or configuration, shall be undertaken save with the previous approval of the Director General and application for such approval shall be addressed to the Director General which shall be accompanied with full particulars of such change.

(3) The necessary approval may be granted or withheld, and, if granted, may be subject to such conditions as the Director General may consider necessary.

(4) The holder of the certificate shall maintain communication, navigation, surveillance or air traffic management facility at an aeronautical telecommunication station in a serviceable state as per the provision of certificate for use by air traffic services or aircraft operation or navigation.

156. Notification on availability of facility.—The person in charge of communication, navigation, surveillance or air traffic management facilities at an aeronautical telecommunication station shall notify type and availability of facility or any service which is available for use by air traffic services or aircraft operation and navigation in the manner specified by the Director General.

157. Information on the operational status of navigational aids.— While a radio navigation aid is in operation, information on its operational status shall be made available by the holder of the certificate to the concerned Air Traffic Services unit giving the following details, namely:-

(i) services for the aerodrome where the radio navigation aid is located; and

(ii) en-route services using that radio navigation aid.

158. Automatic recording of voice communications, signal and data.— (1) The holder of certificate of any communication, navigation, surveillance or air traffic management facility at an aeronautical telecommunication station and any associated facility required thereto shall, make provision for recording and replaying the messages, voice communication, signals and data transmitted or received through equipment and maintain such records for such period and in such manner as may be specified by the Director General.

(2) If any recording facility provided in compliance with sub-rule (1) ceases to be capable of recording the matters required by that sub-rule, it shall be ensured that, as far as practicable, a record of the following is kept in writing-

(a) a summary of voice communications exchanged between the Aeronautical Telecommunication Station and aircraft by Air Traffic control unit; and

(b) voice communication, message exchanged with other Aeronautical Telecommunication Station.

(3) If any recording facility provided in accordance with sub-rule (1) becomes unserviceable, the person in charge of communication, navigation, surveillance or air traffic management facility at an Aeronautical Telecommunication Station shall ensure that the apparatus is rendered serviceable again as soon as possible within reasonably practicable time.

(4) The person in charge of communication, navigation and surveillance of air traffic management facility at an Aeronautical Telecommunication Station shall preserve every record for a period of thirty days from the date on which the terms or content of the message, data or signal were recorded for the purpose of investigation or for such longer period as may be specified by the Director General.

(5) The person in charge of communication, navigation, surveillance or air traffic management facility at an aeronautical telecommunication station shall produce such record to investigating official or to any other person authorised by Director General.

159. Aeronautical telecommunication equipment calibration and check.— (1) The holder of certificate shall establish a procedure for calibration of the equipment in accordance with the specifications laid down by the Director General.

(2) The holder of certificate shall check and accurately record the operating condition of any aeronautical telecommunication equipment that may have been used by an aircraft involved in an accident or serious incident and make such record available for the investigation purpose.

(3) The air calibration of navigation facilities shall be carried out by an entity approved by the Director General.

160. Protection of critical and sensitive areas.— Any critical and sensitive area around an aeronautical facility required to be protected for the operational efficiency of the equipment, shall be-

(a) clearly identified on the site drawings for the aeronautical facility;

(b) physically protected by suitable signposts at the site; and

(c) protected by aerodrome operator or holder of certificate, as appropriate, through barriers or otherwise to ensure that site restrictions are not infringed in any form.

161. Suspension, cancellation or withdrawal of a certificate.— (1) The Director General may, after giving an opportunity of being heard to the holder of a certificate, restrict, suspend or cancel the certificate, if there are reasonable grounds to believe that-

(a) there has been a breach of any condition to which the certificate is subject; or

(b) the facilities, operations or maintenance are not of the standard necessary in the interests of the safety of air traffic services or air navigation

(2) If the holder of a certificate wishes to surrender a certificate, the holder shall give not less than sixty days' notice in writing of the date on which the holder wishes the certificate to be surrendered.

(C) Meteorological Services

162. Meteorological data and information.— The Meteorological authority shall provide operators, flight crew members, air traffic services units, search and rescue services units, aerodrome operators, accident and incident investigation bodies, and other service providers and aviation entities with the meteorological information necessary for their respective functions.

163. Retention of meteorological information.— (1) The Meteorological authority shall retain meteorological information issued for a period of at least 30 days from the date of issue.

(2) This meteorological information shall be made available, on request, for inquiries or investigations and, for these purposes, shall be retained until the inquiry or investigation is completed.

(D) Instrument Flight Procedure Design

164. Instrument flight procedure design service.— (1) The Air Navigation Service Provider shall establish an Instrument flight procedure design service as specified by Director General.

(2) All instrument flight procedures shall be designed by Air Navigation Service Provider in accordance with DGCA approved design criteria.

165. Promulgation of Instrument Flight Procedures.— No instrument flight procedure shall be promulgated, modified or withdrawn without the prior approval of Director General.

(E) Search and Rescue

166. Search and Rescue Agreements.— The Air Navigation Service provider shall make agreements with neighboring States to strengthen search and rescue cooperation and coordination, setting forth the conditions for entry of each other's search and rescue units into respective territories. These agreements should also provide for expediting entry of such units with the least possible formalities.

167. Authorization to Rescue and Co-ordination Centres.— The Rescue and Co-ordination centres when requested shall provide all possible assistance to other Rescue and Co-ordination centres during search and rescue operations

PART VII

AIRCRAFT OPERATIONS

(A) General

168. Prohibited Flight.— Except under, and in accordance with the terms and conditions of a permit issued by the Director General-

(1) no aircraft registered in India shall leave India for the purpose of a flight to a place outside India;

(2) no aircraft shall undertake a flight to any territory which the Central Government may, by notification in the Official Gazette, declare to be a prohibited territory.

Note :- For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub- rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian registered aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

169. Prohibition of carriage of persons without passport.— (1) No person-in-charge of any aircraft shall allow such aircraft to enter India from a place outside India unless all persons on board the aircraft are in possession of valid passports as required by rules for the time being in force made under the Passport (Entry into India) Act, 1920 (34 of 1920).

(2) Where an aircraft is brought into India in contravention of sub-rule (1), any authority empowered by the Central Government generally or specially in this behalf may direct the owner or the person in-charge of the aircraft to take on board and remove from India, or otherwise arrange for the immediate removal from India of the person or persons without valid passports, and the owner, or as the case may be, the person-in-charge, of the aircraft shall comply with such directions.

170. Fatigue Management of Flight Crew and Cabin Crew Members.— (1) Taking into account the likely impact of fatigue on the level of alertness of flight crew members and cabin crew members, the maximum limits of flight time, flight duty period and duty period of flight crew members as well as cabin crew members, and also the minimum rest periods required to be observed by such crew members, may be specified by the Director General.

(2) No flight crew member or cabin crew member of a flying machine registered in India, or wet leased by an Indian operator, shall contravene the limitations stipulated by the Director General under sub-rule (1).

(3) Every Indian operator shall establish a scheme of flight and duty time limitations and minimum rest periods for its flight crew members as well as cabin crew members in accordance with the stipulations made by the Director General under sub-rule (1) and submit the same to the Director General for approval and after approval by the Director General, such scheme shall form part of the Operations Manual of the concerned operator.

Explanation.- For the purposes of this rule, ‘Indian operator’ means an operator having his principal place of business, or his permanent residence, in India.

171. Crew Member Certificate.— (1) Director General may issue Crew Member Certificate in accordance with provisions of Annex 9 to the Convention.

(2) The application for issuance of Crew Member Certificate under sub-rule (1) shall be made to the Director General along with the fee prescribed under these rules.

(3) The application under sub-rule (2) shall be in such form and contain such particulars as may be specified by the Director General.

172. Carriage of operational documents.— Every aircraft registered in India shall carry Check Lists, updated Flight Manual, Pilot’s Operating Handbook (POH) and other documents as specified by the Director General for that particular type of aircraft. Such Check Lists, updated Flight Manual, Pilot’s Operating Handbook (POH) and other documents shall be carried in the aircraft readily accessible to the crew in flight.

173. Carriage of Mails.— (1) No person shall carry mails or allow mails to be carried in any aircraft except with the consent in writing of the Director General Postal Services.

(2) Every operator engaged in scheduled air transport services shall carry by such services such mails as may, from time to time, be required to be carried from one place to another by the Director General Postal Services, or any person authorised by him in this behalf.

174. Prohibition on consumption of intoxicating and psychoactive substances.— (1) No person acting as, or carried in aircraft for the purpose of acting as pilot, commander, navigator, engineer, cabin crew or other operating member of the crew thereof, shall have taken or used any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation within twelve hours of the commencement of the flight or take or use any such preparation in the course of the flight, and no such person shall, while so acting or carried, be in a state of intoxication or have detectable blood alcohol whatsoever in his breath, urine or blood alcohol analysis or in a state in which by reason of his having taken any alcoholic, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation, his capacity so to act is impaired, and no other person while in a state of intoxication shall enter or be in aircraft or report for duty.

(2) No operator operating a domestic air transport service in India shall serve any alcoholic drink on board such an air transport service and no passenger traveling on such a service shall consume any alcoholic drink while on board.

(3) The holders of licences or approvals shall not exercise the privileges of their licences or approvals, as the case may be, and related ratings while under the influence of any psychoactive substance which might render them unable to safely and properly exercise the privileges of the licences and ratings.

(4) The holders of licences shall not engage in problematic use of substances.

175. Smoking in aircraft.— (1) The owner or the operator and the pilot-in-command of every aircraft registered in India, shall exhibit or cause to be exhibited in prominent place(s) in the aircraft notice(s) stating where and to what extent smoking is prohibited or permitted therein.

(2) A notice permitting smoking in such aircraft may be exhibited therein only if smoking in the aircraft is permitted by the certificate of airworthiness of the aircraft or by the direction of the Central Government and only in accordance with the conditions relating to smoking contained in such certificate or direction.

(3) No person shall smoke-

(a) in any part of an aircraft or in its vicinity, in which a notice is displayed indicating that smoking is prohibited.

(b) anywhere in an aircraft during take-off, landing or refuelling or during a period in which a notice is temporarily displayed indicating that smoking is prohibited.

Note :- For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub- rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian registered aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

176. Carriage of persons in unauthorised parts of aircraft.— No person shall at any time be carried on the wings or undercarriage of the aircraft, or on or in any other part thereof which is not designed for the accommodation of the personnel or passengers, or on or in anything attached externally to the aircraft:

Provided that-

(a) nothing in this rule shall prevent a person having temporary access-

(i) to any part of the aircraft for the purpose of executing repairs to the aircraft or adjusting the machinery, or equipment thereof or for the purpose of doing anything which may be necessary for the safety of the aircraft or persons or goods carried therein; or

(ii) to any part of the aircraft in which goods or stores are being carried and to which proper means of access is provided; and

(b) a person may be carried on or in any part of the aircraft, or anything attached thereto, with the permission in writing of the Central Government and subject to any conditions which may be specified in such permission.

177. Prohibition on the use of portable electronic devices.— (1) No person shall operate, nor shall the operator or the pilot-in-command of an aircraft allow the operation of any portable electronic device on board an aircraft in flight:

Provided that the Pilot-in-Command may permit use of cellular telephone or smartwatch by the passengers in flight or after the aircraft has landed and cleared active runway, except when the landing takes place in low visibility conditions as may be determined by the Director General from time to time.

(2) The provisions of sub-rule (1) shall not apply to portable voice recorders, hearing aids, heart pacemaker, electric shavers or other portable electronic devices which, in the opinion of the operator, do not cause interference with the navigation or communication system of the aircraft on which it is to be operated and for which such operator has obtained the approval of the Director General.

(3) Notwithstanding anything contained in sub-rule (1), the Pilot-in-Command may permit the access of internet services through Wi-Fi or mobile communication services or both by passengers on board an aircraft in flight subject to the conditions as specified by the Director General:

Provided that the Director General shall certify the aircraft for use of such services in flight on board subject to the procedures as specified in this behalf.

Explanation. — For the purposes of this rule, an aircraft shall be deemed to be in flight when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation.

178. Flight Data Analysis Programme.— An operator of an aircraft shall establish and maintain a flight data analysis programme as specified by the Director General.

179. Aircraft registered in or belonging to a foreign State.— Except as provided in rule 183 and 211, no aircraft registered in, or belonging to a foreign State, shall be flown into, over, across or within India except with the prior permission of the Director General and except in accordance with such terms and conditions as he may think fit to impose while granting such permission:

Provided that the Director General may, by general or special order, exempt any aircraft or class or aircraft either generally or in respect of any specified flight from the provisions of this rule.

Note :- For the purpose of this rule, foreign registered aircraft falling under sub-rule (4) of rule 1 shall be deemed as aircraft registered in India and Indian registered aircraft falling under sub-rule (5) of rule 1 shall be deemed as aircraft not registered in India.

180. Aviation security fees.— (1) The Central Government, or any other authority designated by it in its behalf, may levy and collect aviation security fees on:

(a) embarking passengers;

- (b) cargo transported out of an airport;
- (c) departing private aircrafts of general aviation;
- (d) chartered aircraft operations; and
- (e) any other dedicated civil aviation operations,

at such rate or rates, as the Central Government may specify from time to time, and different rates may be specified for different categories specified herein, to meet the expenditure on aviation security.

(2) The aviation security fee shall be regulated and utilized in the manner as may be specified by the Central Government.

(3) For the purposes of this rule -

(a) the expression “Civil Aviation Security” shall mean the protection of the civil aviation operations against the acts of unlawful interference;

(b) the expression expenditure on aviation security means any expenditure incurred on-

(i) deployment of any security agency designated by the Central Government for providing the Civil Aviation Security; and

(ii) such other expenditure as may be decided by the Central Government from time to time.

181. Regional Air Connectivity Fund.— The Central Government may establish the Regional Air Connectivity Fund for the purpose of providing viability gap funding to aircraft operators to promote regional air connectivity, or for any other purpose connected therewith, and the said fund shall be administered and utilized in the manner as may be specified by the Central Government.

182. Regional Air Connectivity Levy.— (1) In order to fund the Regional Air Connectivity Fund, the Central Government may impose a levy on scheduled flights being operated within India at such rates as the Central Government may notify from time to time having regard to the seating capacity of the aircraft used for the scheduled flights and the routes on which such flights are operated and the overall requirement of Regional Air Connectivity Fund.

(2) Contributions to the Regional Air Connectivity Fund may also be made by the beneficiary State Governments in the manner and proportion as may be specified by the Central Government.

(3) Contribution to the Regional Air Connectivity Fund may also be made by crediting proceeds from any other source as may be specified by the Central Government.

Explanation.— For the purposes of rules 181 and 182, the expression “Regional Air Connectivity” shall mean operation of an air transport service between any two airports in India of which at least one has been declared by the Central Government as unserved or under-served.

(B) Air Transport Services and Aerial Work

183. Scheduled Air Transport Services.— (1) No person shall operate any Scheduled air transport service from, to, in, or across India except with the permission of the Central Government, granted under and in accordance with and subject to the provisions contained in Schedule IV.

(2) The Central Government may, with a view to achieving better regulation of air transport services and taking into account the need for air transport services of different regions in the country, direct, by general or special order issued from time to time, that every operator operating any scheduled air transport service shall render service in accordance with the conditions specified in such order including any condition relating to their due compliance.

(3) The Central Government may permit any air transport undertaking of which the principal place of business is in any country outside India to operate a scheduled air transport service from, to, or across India in accordance with the terms of any agreement for the time being in force between the Government of India and the Government of that country, or, where there is no such agreement, of a temporary authorization by the Government of India.

184. Non-Scheduled Air Transport Services.— (1) No air transport service, other than a scheduled air transport service, shall be operated by any air transport undertaking of which the principal place of business is in any country outside India except with the special permission of the Central Government and subject to such terms and conditions as it may think fit to impose in each case.

(2) Notwithstanding anything contained in sub-rule (1), private charter flight where individual seats are not being sold to the passengers either directly or as part of any package, can be operated by any air transport undertaking of which the principal place of business is in any country outside India, in accordance with the requirements as specified by the Director General.

(3) No air transport service, other than a scheduled air transport service, shall be operated by an Indian air transport undertaking unless it holds an Air Operator Permit granted by the Director General.

(4) The application for grant of Air Operator Permit shall be made to the Director General in such form and such manner, and shall contain such particulars or documents as may be specified by the Director General along with the fee prescribed under these rules.

(5) The applicant for an Air Operator Permit and the holder thereof, shall be required to have a security clearance from the Central Government for the purpose of grant and continuation of the Air Operator Permit. The procedure for obtaining security clearance shall be as specified by Director General.

(6) The Air Operator Permit granted under sub-rule(3) shall, unless suspended or cancelled, remain valid for a period not exceeding five years, which may be renewed for a period not exceeding five years at a time.

(7) The Director General may, if it is satisfied that,—

(a) any of the conditions of the Air Operator Permit has not been complied with and the failure is due to any wilful act or default on the part of the holder of such Air Operator Permit or by any of his servants or agents, irrespective of whether or not such wilful act or default of the servant or agent was with the knowledge or approval of the holder of the Air Operator Permit, or

(b) the holder of the Air Operator Permit has failed to establish a safe, efficient and reliable service, or

(c) the Air Operator Permit was obtained by suppressing any information or by giving wrong information, or

(d) the security clearance of the holder of Air Operator Permit has been withdrawn or denied by the Central Government.

cancel or suspend the Air Operator Permit for such period as it thinks fit:

Provided that no such Air Operator Permit shall be cancelled or suspended without giving a show cause notice, in writing, informing the holder of Air Operator Permit the ground on which it is proposed to suspend or cancel the Air Operator Permit and giving him a reasonable opportunity of making a representation in writing within such reasonable time as may be specified in the notice and, if that person so desires, of being heard.

(8) Notwithstanding anything contained in sub-rule (7), if the Director General is of the opinion that in the interest of public safety it is necessary so to do, it may, for the reasons to be recorded in writing, summarily suspend the Air Operator Permit with a view to make further enquiry.

185. Aerial Work.— (1) No person shall undertake any aerial work unless he holds an authorisation granted by the Director General:

Provided that any person holding a valid Air Operator Permit granted under sub-rule (3) of rule 184 may undertake aerial work without holding such authorisation, subject to compliance with such requirements as specified by the Director General:

Provided further that the activities permitted under rule 24 shall not require an authorisation under this sub-rule.

(2) The application for grant of authorisation for undertaking aerial work shall be made to the Director General in such form and such manner, and shall contain such particulars or documents as may be specified by the Director General, along with the fee prescribed under these rules.

(3) The applicant for an Aerial Work Authorisation and the holder thereof, shall be required to have a security clearance from the Central Government for the purpose of grant and continuation of the Aerial Work Authorisation. The procedure for obtaining security clearance shall be as specified by Director General.

(4) The authorisation granted under sub-rule (2) shall, unless suspended or cancelled, remain valid for a period not exceeding two years, which shall be renewed for a period not exceeding two years at a time.

(5) The Director General, on being satisfied that—

(i) any of the conditions of the authorisation has not been complied with by the holder of the authorisation, or

(ii) the authorisation was obtained by suppressing any information or by giving wrong information, or

(iii) the security clearance of the holder of the authorisation has been withdrawn or denied by the Central Government,

shall cancel or suspend the authorisation issued under this rule, for such period as he thinks fit:

Provided that no such authorisation shall be cancelled or suspended without giving a show cause notice, in writing, informing the holder of authorisation the ground on which it is proposed to suspend or cancel the authorisation and giving him a reasonable opportunity of making a representation in writing within such reasonable time as specified in the notice and, if that person so desires, of being heard.

(6) Notwithstanding anything contained in sub-rule (5), if the Director General is of the opinion that in the interest of public safety or national security it is necessary so to do, he may, for reasons to be recorded in writing, summarily suspend the authorisation till the deficiencies are resolved to the satisfaction of Director General.

186. Aerial work and public transport reserved for certain aircraft.— No aircraft registered in accordance with Part III in Category B shall be used as an aerial work aircraft or as a public transport aircraft:

Provided that the Central Government may, from time to time, permit and impose restrictions on the performance of aerial work or public transport by aircraft other than those registered in accordance with Part III in Category A, and such restrictions shall be deemed to have been effectively imposed if they have been notified in writing to the owner or operator of such aircraft.

187. Import or local acquisition of Aircraft other than an unmanned aerial vehicle (drone).— (1) No person shall import or locally acquire an aircraft except with a permission from Director General in accordance with requirements specified by him.

(2) The aircraft so imported or locally acquired shall not be used for purposes other than it is permitted for.

188. Aircraft Management Service.— (1) No person shall act as an Aircraft Management Service Provider unless he holds an authorisation granted in accordance with requirements specified by the Director General:

Provided that any person holding a valid Air Operator Permit granted under sub-rule (3) of rule 184 may act as an Aircraft Management Service Provider without holding such authorisation, subject to compliance with requirements as specified by the Director General.

(2) The provisions this rule shall not apply for scheduled air transport service permitted under the provision of Rule 183.

(3) The owner of the aircraft and the aircraft management service provider shall enter into a suitable aircraft management agreement not inconsistent with the applicable laws for the time being in force, which shall include provision for transfer of possession and control of the aircraft to the aircraft management service provider.

(4) The owner of the aircraft and aircraft management service provider shall submit to the Director General an instrument for transfer of possession and control of the aircraft, in a format as may be specified by the Director General for including the name of the aircraft management service provider as an operator in the certificate of registration of the aircraft issued under rule 39.

(5) The aircraft management service provider shall be the aircraft operator for the aircraft under its management and shall be responsible for operational control of the aircraft, as well as for the compliance of the provisions of the Act, these rules, and the regulations framed under the Act or these rules as applicable to the specific category of aircraft operation.

(6) Notwithstanding, anything contained in this rule, the owner of the aircraft shall not be absolved of any liabilities under any other applicable laws for the time being in force.

189. Operation of aircraft for private use.— (1) No person shall operate an aircraft for private use except in accordance with requirements specified by Director General.

(2) An aircraft registered under private use category shall not be used for a purpose involving hire and reward or remuneration in any manner.

(3) The owner/operator of aircraft under private use category shall be responsible for ensuring that the operations and maintenance of the aircraft is carried out in compliance of these rules, and all the relevant regulatory requirements formulated under these rules.

(4) Notwithstanding, anything contained in this rule, the owner of the aircraft falling under the provisions of this rule may utilize the services of an aircraft management service provider as provided in rule 188.

190. Operation of aircraft by State Governments, Public Sector Undertakings of the Central/ State Governments, and any other Government Agency for private use.— (1) The State Governments, Public Sector Undertakings of the Central/ State Governments, and any other Government Agency shall not operate an aircraft for their own private use unless they hold an Operating Permit granted by Director General in accordance with the requirements specified by him.

(2) An aircraft registered under private use category shall not be used for a purpose involving hire and reward or remuneration in any manner.

(3) The Operating Permit granted under sub-rule (1) shall, unless suspended or cancelled, remain valid for a period not exceeding two years, which shall be renewed for a period not exceeding two years at a time.

(4) The Director General, on being satisfied that —

(i) any of the conditions of the operating permit has not been complied with by the holder of the operating permit, or

(ii) the operating permit was obtained by suppressing any information or by giving wrong information,

shall cancel or suspend the operating permit issued under this rule, for such period as he thinks fit:

Provided that no such operating permit shall be cancelled or suspended without giving a show cause notice, in writing, informing the holder of operating permit the ground on which it is proposed to suspend or cancel the operating permit and giving him a reasonable opportunity of making a representation in writing within such reasonable time as specified in the notice and, if that person so desires, of being heard.

(5) Notwithstanding anything contained in sub-rule (4), if the Director General is of the opinion that in the interest of public safety or national security it is necessary so to do, he may, for reasons to be recorded in writing, summarily suspend the operating permit till the deficiencies are resolved to the satisfaction of Director General.

(6) Notwithstanding, anything contained in this rule, the owner of the aircraft falling under the provisions of this rule may utilize the services of an aircraft management service provider as provided in rule 188, in which case the aircraft management service provider shall be required to obtain the operating permit under sub-rule (1).

191. Scheduled operations to, from or across India by foreign airline.— (1) The Central Government may permit any air transport undertaking of which the principal place of business is in any country outside India to operate a

scheduled air transport service from, to, or across India in accordance with the terms of any agreement for the time being in force between the Government of India and the Government of that country, or, where there is no such agreement, of a temporary authorization by the Government of India.

(2) The Director General may grant operating authorization to any air transport undertaking of which the principal place of business is in any country outside India to operate a scheduled air transport service to or from India in accordance with the terms of any agreement for the time being in force between the Government of India and the Government of that country, or, where there is no such agreement, of a temporary operating authorization by the Government of India.

(3) The application for the grant of Operating Authorization under sub-rule (2) shall be made to the Director General along with the fee prescribed under these rules.

(4) The application under sub-rule (3) shall be in such form and contain such particulars as may be specified by the Director General. The Director General may, for disposal of the application, require the applicant to furnish any additional information which he considers necessary.

(5) The Operating Authorization granted under sub-rule (2) shall, unless suspended or cancelled, remain valid for a period not exceeding five years, which may be renewed for a period not exceeding five years at a time.

(6) The Director General may approve any amendment in the Operating Authorization granted under sub-rule (2), on submission of application by an air transport undertaking in such form and contain such particulars or documents as may be specified by him along with the fee prescribed under these rules.

(7) The air transport undertaking to whom such operating authorization, authorization or temporary authorization, as the case may be, has been granted under this rule, shall comply with the conditions as specified in such authorization.

(8) An air transport undertaking of which the principal place of business is in any country outside India shall operate scheduled air transport services to, from or across India in compliance with the requirements and conditions as specified by the Director General.

192. Tariff.— (1) (a) Every air transport undertaking operating in accordance with sub-rule (1) and (3) of rule 183 shall establish tariff based on a methodology that considers factors, including the cost of operation, booking class, characteristics of service, historical sector-wise yield data, sector-wise load factor or capacity, ATF pricing, and seasonality;

(b) Every air transport undertaking operating in accordance with sub-rule (1) of rule 183 shall submit the methodology adopted and changes therein, if any, along with the justification for such change(s) to the Tariff Monitoring Unit of Directorate General of Civil Aviation;

(c) No change in the methodology adopted for establishment of the tariff by an air transport undertaking shall be made unless the same is approved by the management of such air transport undertaking.

(2) (a) Every air transport undertaking operating in accordance with sub-rule (1) of rule 183 shall submit the tariff established by him under clause (a) of sub-rule (1) to the Tariff Monitoring Unit of Directorate General of Civil Aviation;

(b) Every air transport undertaking or its agents shall not charge or offer the tariff more than the tariff established by him under clause (a) of sub-rule (1);

(c) Where any air transport undertaking or its agent has offered or charged tariff more than the tariff established by him under clause (a) of sub-rule (1), the Director General may, by order, issue directions to such air transport undertaking.

(3) Every air transport undertaking and their agents shall publish the tariff established by him under clause (a) of sub-rule (1) on their websites or any other digital platform conspicuously.

(4) The tariff to be charged or offered shall show the following particulars on the booking website and on the booked ticket, namely:—

(a) the total amount payable by a passenger; and

(b) a complete break- up of the total amount, indicating the fare, tax, fees or any other charge, if any, separately.

Explanation. – For the purposes of this sub-rule, –

(a) tax means the amount payable to the Government; and

(b) fees means the amount payable to the service providers for the provision of any service or facility to the passengers.

(5) (a) Every air transport undertaking shall maintain all records relating to tariff established by him under clause (a) of sub-rule (1) in such manner and in such form as may be specified by the Director General;

(b) The air transport undertaking operating in accordance with sub-rule (1) of rule 183 or its agent shall submit all records related to the tariff established by such air transport undertaking, on demand, to the Tariff Monitoring Unit of Directorate General of Civil Aviation in such form and manner as specified by the Director General.

(6) (a) The tariff established by the air transport undertaking operating in accordance with sub-rule (1) of rule 183 shall be monitored by the Tariff Monitoring Unit of Directorate General of Civil Aviation based on a methodology which, inter alia, shall take into account capacity, historical trends, performance of airlines, and seasonal factors into account;

(b) Where the Director General is satisfied that any air transport undertaking or its agent has indulged in inappropriate market conduct and has established or charged excessive or predatory tariff, he may, by order, issue directions to such air transport undertaking.

193. Minimum requirements to be complied with by the operators.— All aircraft owners and operators shall comply with the engineering, inspection and manual requirements contained in Sub-part (C) and with the safety requirements in respect of air routes, aircraft and aircrew, as may be specified by the Director General.

194. Director-General's sanction to introduction of any new routes or alteration in any existing routes of scheduled air transport services.— Before operating a scheduled air transport service on a new route or making a substantial alteration in, any of the existing routes of such services, or introducing a new time-table for such service, the Operator shall obtain the concurrence of the Director General, in so far as such operation or, as the case may be, or is likely to affect, the air route or aerodrome facilities, and give prior notice to the Director General before the date proposed for the operation of the new route or for the substantial alteration of an existing route or for the introduction of a new time-table or, as the case may be.

195. Operations Manual.— (1) An Operations Manual in the form, manner and contains such particulars as specified by the Director General, shall be maintained by the every operator engaged in air transport services and also by the owner of private aircraft operating complex motor powered aircraft.

(2) Operations manual shall comply with the requirements as specified by the Director General from time to time.

(3) Operations manual shall require technical evaluation and the approval of the Director General.

(4) A copy of the Operations Manual, or such part of the Manual as may be specified by the Director General, shall be carried in all aircraft engaged in air transport services.

196. Duties of Pilot-in-Command.— (1) Subject to the provisions of rule 195, the operator shall designate for each flight one pilot as Pilot-in-command, who shall supervise and direct the other members of the crew in the proper discharge of their duties in the flight operations.

(2) In addition to being responsible for the operation and safety of the aircraft during flight time, the Pilot-in-command shall be responsible for the safety of the passengers and cargo carried and for the maintenance of flight discipline and safety of the members of the crew.

(3) The Pilot-in-command shall have final authority as to the disposition of the aircraft while he is in command.

(C) Engineering, Inspection and Manual Requirements—Owners or Operators

197. Definitions.— (a) In this Sub-part "Engineering and Inspection" refer to performance of all work necessary for ensuring airworthiness and safety of the aircraft, including overhaul, maintenance, modification, repair, replacement, manufacture, assembly, testing, treatment, inspection, certification and continuing airworthiness management of an aircraft.

(b) In this Sub-part, 'manual' refers to 'Operators' Continuing Airworthiness Management Exposition' or 'Quality Manual' or any other manual covering such requirements as the case may be.

(c) In this Sub-part, 'private aircraft' refers to an aircraft engaged in operation other than those covered under rule 183 or rule 184 or rule 185.

198. Private aircraft owners.— (1) A private aircraft, aircraft components and items of equipment shall be maintained as may be specified by the Director General.

(2) An owner shall have access to an adequate organization, including qualified and trained staff together with workshop and other equipment, facilities and inspection aids as may be found necessary.

(3) All private aircraft owners, shall operate under an approved maintenance system providing a basis of operation under a delegated system of airworthiness control for the safety of their aircraft. For grant or issue of approval for operation under the approved maintenance system and its continued validity, the operators shall comply with the requirements as specified by the Director General.

(4) An owner shall comply with the engineering, inspection and manual requirements, as may be specified by the Director General.

(5) The approval granted under sub-rule (3), unless suspended or cancelled, shall remain valid for a period not exceeding five years and on being satisfied, the Director General may renew the approval for a further period of five years.

(6) An owner shall maintain complete record of aircraft, aircraft components and items of equipment as included in the approved manual, of total time flown, the time flown since last overhaul and time flown since last inspection and any other data as may be specified by the Director General. The records shall be made available for inspection and check and shall be maintained for such period as may be specified by the Director General.

(7) Without prejudice to the provisions of any rule, the Director General may, after giving an opportunity of being heard to an owner or a person, cancel, suspend or endorse any approval or issue warning or admonition to the owner or the person, where he is satisfied that :-

(a) the conditions specified by the Director General under this rule and the Civil Aviation Requirements are not being complied with, and

(b) the operator or the person has performed work, or granted a certificate in respect of the work which has not been performed in a careful or competent manner or has performed work beyond the scope of its or his approval or failed to make proper entries and certification thereof or for any other reason considered by the Director General to be sufficient to cancel, suspend or endorse authorisation or approval granted under this rule, or to issue a warning or an admonition.

199. Operators.— (1) An operator shall have access to an adequate organization, including qualified and trained staff together with workshop and other equipment, facilities and inspection aids as may be found necessary.

(2) All operators, other than private aircraft owners, shall operate under an approved maintenance system providing a basis of operation under a delegated system of airworthiness control for the safety of their aircraft and persons they

carry on board the aircraft. For grant or issue of approval for operation under the approved maintenance system and its continued validity, the operators shall comply with the requirements as specified by the Director General.

(3) The approval granted under sub-rule (2), unless suspended or cancelled, shall remain valid for a period not exceeding ten years in case of a person holding an air operator certificate issued under rule 183 and engaged in scheduled air transport service and on being satisfied, the Director General may renew the approval for a further period of ten years.

(4) The approval granted under sub-rule (2), unless suspended or cancelled, shall remain valid for a period not exceeding five years in case of a person holding an air operator certificate issued under rule 183 and engaged in scheduled commuter air transport service or a Non-scheduled Operator's Permit issued under rule 184 and on being satisfied, the Director General may renew the approval for a further period of five years.

(5) The approval granted under sub-rule (2), unless suspended or cancelled, shall remain valid for a period not exceeding two years in case of a person holding an authorisation issued under rule 185 and on being satisfied, the Director General may renew the approval for a further period of two years.

(6) (a) An operator shall provide, for the use and guidance of its personnel, manuals which shall contain details of information concerning policies, procedures, practices and management system relating to activities of that operator and containing such further information as may be specified by the Director General.

(b) A complete copy of the manual or such portions of the manual as the Director General may direct shall be submitted to the appropriate regional Office of the Directorate General of Civil Aviation for approval.

(c) An approved operator shall revise its manuals from time to time and whenever found necessary as a result of changes in its operations, aircraft equipment or practices or experience with the existing aircraft, equipment or practices. Any revision of practices and procedures which affect the airworthiness or safety of the aircraft or equipment shall be subject to the prior approval of the Director General.

(7) Copies of the manual and the revisions thereof shall be supplied by an approved operator to such of its personnel and to such other persons associated with the work of that operator, as the Director General considers necessary.

(8) Employees of an approved operator shall comply with all the instructions relating to their duties as contained in the manual(s).

(9) An approved operator shall ensure that provision has been made for imparting instructions to its personnel authorised to certify as may be considered necessary for the proper discharge of their duties and responsibilities.

(10) Every operator including an approved operator shall maintain complete records of the total time flown since last overhaul and the time flown since last inspection of all airframes, engines, instruments, radio apparatus, equipments and accessories as included in the approved manual. They shall also maintain such other records as may be specified by the Director General to whom these records shall be made available, for inspection and check, whenever required by him. The records shall be kept for such period as may be specified by the Director General.

(11) Every operator including an approved operator shall comply with the engineering, inspection and manual requirements, as may be specified by the Director General.

(12) Without prejudice to the provisions of any rule, the Director General may, after giving an opportunity of being heard to the operator or a person, cancel, suspend or restrict any approval or issue warning or admonition to the operator or the person, where he is satisfied that :-

(a) the conditions specified by the Director General under this rule and the Civil Aviation Requirements are not being complied with, and

(b) the operator or the person has performed work, or granted a certificate in respect of the work which has not been performed in a careful or competent manner or has performed work beyond the scope of its or his approval or failed to make proper entries and certification thereof or for any other reason considered by the Director General to be sufficient to cancel, suspend or endorse authorisation or approval granted under this rule, or to issue a warning or an admonition.

(D) Fee

200. Fee.— (1) The following fees shall be payable for

(A) **issuance and renewal of Crew Member Certificate under rule 171** : Rs. 1000/-

(B) application, grant and renewal of Air Operator's Permit under rule 184:

(i) for application : Rs. 1,75,000/-

(ii) for grant of Air Operator's Permit : Rs. 5,00,000/-

(iii) for renewal of Air Operator's Permit : Rs. 2,50,000/-

(C) grant and renewal of aerial work authorisation under rule 185:

(i) for grant of authorisation : Rs. 50,000/-

(ii) for renewal of authorisation Rs. 25,000/-

(D) grant of permission under rule 187:

(i) Aircraft used for Scheduled/Non-scheduled Air Transport Service/Private use/Aerial Work

(a) for aircraft with all-up weight less than or equal to 10,000 kg- Rs. 1,00,000/- per aircraft

(b) for aircraft with all-up weight more than 10,000 kg - Rs. 2,00,000/- per aircraft

(ii) Aircraft used for Flying Training Organisation/Microlight Aircraft/Powered Hang Gliders/Hot Air Balloon - Rs. 20,000/- per aircraft

(E) grant and renewal of Operating Permit under rule 190:

(i) for grant of Operating permit: Rs. 100,000/-

(ii) for grant of Operating permit : Rs. 50,000/-

(F) grant, renewal and amendment of Operating Authorisation, under rule 191:

(i) application to grant Operating Authorisation : Rs.5,00,000/-

(ii) for renewal of Operating Authorisation : Rs.2,50,000/-

(iii) for addition of a new station in the Operating Authorisation: Rs. 25,000

(iv) addition of a new aircraft in the Operating Authorisation: Rs. 10,000

(v) Any other amendment : Rs. 5000

(G) grant of approval under rule 198 or rule 199:

(i) person holding an air operator certificate to operate scheduled air transport service issued under rule 183 or involved in continuing airworthiness management of an aircraft of a person holding an air operator certificate to operate scheduled air transport service issued under rule 183: Rupees 8 lakh

(ii) person holding an air operator certificate to operate scheduled commuter air transport service issued under rule 183 or involved in continuing airworthiness management of an aircraft of a person holding an air operator certificate to operate scheduled commuter air transport service issued under rule 183: Rupees 4 lakh

(iii) person holding a Non-scheduled Operator's Permit issued under rule 184 or involved in continuing airworthiness management of an aircraft of a person holding a Non-scheduled Operator's Permit issued under rule 184: Rupees 2 lakh

(iv) person holding an authorisation issued under rule 185 or involved in continuing airworthiness management of an aircraft of a person holding an authorisation issued under rule 185: Rupees 2 lakh

(v) person holding an approval issued under rule 198 or involved in continuing airworthiness management of an aircraft of a person operating under rule 198: Rupees 2 lakh

(H) renewal or extension of scope of approval under rule 198 or rule 199 : fifty percent of the fee payable under sub-paragraph (G) of sub-rule (1).

(I) making the application for no objection certificate under paragraph 3 of Schedule IV : two lakh rupees

(J) grant and renewal of an Air Operator Certificate under para 8 of the Schedule IV:

(i) for grant of Air Operator Certificate : twenty lakh rupees

(ii) for renewal of Air Operator Certificate: ten lakh rupees

Provided that in case of issue of an Air Operator Certificate to operate the scheduled commuter air transport service, the fee payable shall be ten lakh rupees and five lakh rupees for renewal thereof.

(2) The fee shall be paid electronically in the manner as specified by the Director General.

PART VIII

REGULATORY, SURVEILLANCE AND ENFORCEMENT

201. Adoption of the Convention and Annexes.— (1) The Director General may lay down standards and procedures not inconsistent with the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024) and the rules made thereunder to carry out the Convention and any Annex thereto.

(2) The Director General shall formulate the State Safety Programme and oversee its implementation.

Explanation.— For the purposes of this sub-rule, State Safety Programme means an integrated set of requirements and activities aimed at improving safety.

202. Directions by Director-General.— (1) The Director General may, through Notices to Airmen (NOTAMS), Aeronautical Information Publication, Aeronautical Information Circulars (AICs), and publication entitled Civil Aviation Requirements, issue special directions not inconsistent with the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of

2024) or these rules, relating to the operation, design, manufacture, use, possession, maintenance or navigation of aircraft flying in or over India or of aircraft registered in India.

(2) The Civil Aviation Requirements under sub-rule(1) shall be issued after placing the draft on the website of the Directorate General of Civil Aviation for a period of thirty days for inviting objections and suggestions from all persons likely to be affected thereby:

Provided that the Director General may, in the public interest and by order in writing, dispense with the requirements of inviting such objections and suggestions or reduce the period for submitting such objections and suggestions.

(3) Every direction issued under sub-rule(1) shall be complied with by the person or persons to whom such direction is issued.

(4) The Director General may, by general or special order in writing, exempt any aircraft or class of aircraft or any person or class of persons from the operation of the directions given in the publication entitled Civil Aviation Requirements' under this rule, either wholly or partially, subject to such conditions, if any, as may be specified in such order.

203. Safety management system.— (1) Every organization which is-

- (i) holding a Scheduled or Non-Scheduled Operators Permit under these rules and engaged in the operation of aeroplanes or helicopters, as the case may be; or
- (ii) conducting operations of large or turbojet aeroplanes for general aviation; or
- (iii) engaged in the operation of an licenced aerodrome; or
- (iv) approved under these rules and engaged in the type design of aeronautical product; or
- (v) approved under these rules and is engaged in manufacture of aeronautical product; or
- (vi) approved is a maintenance organization under these rules and engaged in the maintenance of aeroplanes or helicopters; or
- (vii) approved is a Flying Training Organization and Air Traffic Services Training organization under these rules; or
- (viii) an air traffic service provider,

shall establish and maintain a Safety Management System and prepare a Safety Management System Manual in such form and manner as may be specified by the Director General and submit the same to the Director General for acceptance.

(2) The Director General or any other officer authorized by him may at any reasonable time carryout oversight of the Safety Management System and the concerned organization shall co-operate with the Director General or the person so authorized to carry out the oversight.

Explanation.- for the purpose of this rule, -

(a) “Safety Management System” means a systematic approach to managing safety, including the necessary organisational structures, accountability, responsibilities, policies and procedures;

(b) “Safety Management System” Manual means the document as accepted by the Director General under sub-rule (1);

(c) “large aeroplane” means an aeroplane with all-up weight exceeding 5700 kilograms.

204. Mandatory safety reporting system.— The Directorate General of Civil Aviation shall establish a mandatory safety reporting system to facilitate collection of safety data and safety information on actual or potential safety deficiencies and specify the procedure for the same.

205. Voluntary safety reporting system.— (1) The Directorate General of Civil Aviation shall establish a voluntary safety reporting system to facilitate collection of safety data and safety information on actual or potential safety deficiencies that may not be captured by the mandatory safety reporting system established under rule 204.

(2) The voluntary safety reporting system established under sub-rule (1) shall be non-punitive and afford protection to safety data captured by, and safety information derived from, voluntary safety reporting system and related sources and if considered expedient by the Central Government, the safety data and safety information may be collected through any other agency.

(3) The safety data and safety information so collected under sub-rule (1) shall be handled in a manner so as to prevent its use for purposes other than safety, and shall appropriately be safe guarded and the confidentiality about the identity of the person making report shall be maintained.

206. Production of licences, etc.— Any licence (other than a licence issued under Sub-part (B) of Part VII), certificate, authorization and approval, log book or document granted or required to be maintained under these rules shall, on demand for the purpose of inspection, by any magistrate, any police officer above the rank of sub-inspector, any Customs officer, any commissioned officer of the Naval, Military or Air Force of the Union, any gazetted officer of the Civil Aviation Department in Government of India, or any other person authorized by the Central Government by special or general order in writing in this behalf, be produced by the licensee or, in the case of an aircraft or of a licenced aerodrome, by the owner, hirer or person-in-charge thereof:

Provided that any such licence, certificate, authorization and approval, log book or document relating to an aircraft or its personnel which is not by these rules required to be carried in the aircraft shall be produced within seven days of the making of the demand.

207. Destruction, mutilation etc. of any entry in the log books.— No person shall destroy, mutilate, alter or render illegible any entry made, or wilfully make or procure or assist in the making of any false or fraudulent entry in or omission from any log book referred to in rules 65, 84 and 87.

208. Fraudulent of Documents.— No person shall fraudulently lend any licence, certificate, authorisation or approval issued under these rules or allow it to be used by any other person.

209. Inspection.— (1) The Director General, or any officer of the Directorate General of Civil Aviation authorised by him by general or special order in writing, may inspect an aircraft or aviation facility for the purpose of granting an approval or a certificate under these rules, and subsequently to carry out surveillance including unannounced inspections to ensure continued compliance with these rules.

(2) The Director General may authorise any person, subject to such conditions as may be specified by the Director General, for the purpose of examining, and testing any person or aircraft or inspecting any document or aviation facility for the purpose of grant of a licence or a certificate or an approval under these rules or the provisions of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024) and such authorisation shall specify the functions of the person so authorised to perform on behalf of the Director General and the said authorisation shall be for a period as specified therein;

(3) The persons so authorised under sub-rules (1) and (2) shall be issued credentials and shall perform the functions as assigned to them in the authorisation.

(4) The Director General or the person referred to in sub-rule (1) and sub-rule (2),-

(a) shall have unrestricted and unlimited access to aircraft and aviation facilities, as applicable, for the performance of their functions and duties under these rules;

(b) may enter, inspect and search any aircraft or any aviation facility, including air navigation services, and also interact with any personnel, and inspect documents and records for the purpose of securing compliance with these rules and the provisions of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024).

(5) The owner or operator of aircraft, organisation or air navigation facility shall allow the Director General, or the person referred to in sub-rules (1) and (2), access to any part of the aircraft, organisation or air navigation facility including equipment, records, documents and personnel, and shall co-operate in conducting the activities referred in sub-rules (1) and (2).

210. Obstruction of authorized persons.— No person shall voluntarily obstruct any person acting in the exercise of his powers or in the discharge of his duties under these rules.

211. Foreign military aircraft.— No person shall fly or land, or assist in flying or landing, any foreign military aircraft over or in India except on or with the invitation or permission in writing of the Central Government and on such conditions as may be specified in the invitation or permission.

212. Cancellation, suspension or endorsement of licences, certificates, authorization and approval.— (1) Where any person is convicted of a contravention of, or failure to comply with, these rules or any direction issued under rule 202 in respect of any aircraft, the Central Government may cancel or suspend any certificate of registration granted under these rules relating to that aircraft.

(2) The Central Government may cancel or suspend any certificate granted under these rules relating to airworthiness of an aircraft or a Type Certificate of an aircraft component, or item of equipment, if the Central Government is satisfied that a reasonable doubt exists as to the-

(a) safety of the aircraft or the type of aircraft; or

(b) the airworthiness of the aircraft component or item of equipment in respect of which a Type Certificate exists, and may vary any condition attached to any such certificate if the Central Government is satisfied that reasonable doubt exists as to whether such conditions afford a sufficient margin of safety.

(3) Where the licensing authority is satisfied, after giving him an opportunity of being heard, that any person has contravened or failed to comply with these rules or any direction issued under rule 202, it may, for reasons to be recorded in writing, suspend or cancel or vary any particulars entered in any licence, certificate, authorization or approval granted by it, and may require the holder of the licence, certificate, authorization or approval to surrender the same for cancellation, suspension, endorsement or variation.

(4) If the Central Government is satisfied that there is sufficient ground for doing so or, in the case of suspension during investigation that suspension is necessary in the public interest, it may, for reasons to be recorded in writing,-

(a) suspend any certificate, rating or licence, authorization and approval or any or all of the privileges of any certificate, rating or licence, authorization and approval, for any specified period;

(b) suspend any certificate, rating or licence, authorization and approval during the investigation of any matter;

(c) cancel any certificate, rating or licence, authorization and approval; or

(d) endorse any adverse remarks on any certificate, rating or licence, authorization and approval.

(5) The Central Government may cancel or vary any particulars entered by it or under its authority in any licence or certificate, authorization and approval granted or in any journey log book issued under these rules.

(6) The Central Government may require the holder of any licence, certificate, authorization and approval or other document granted or issued under these rules, or any person having possession or custody of such licence, certificate, authorization and approval or document, to surrender the same to it for cancellation, suspension, endorsement or variation and any person failing to comply with any such requirement within a reasonable time shall be deemed to have acted in contravention of these rules.

NOTE.- The decision of the Central Government as to whether any ground constitutes sufficient ground for suspension of any certificate, rating, licence, authorization or approval in the public interest under the foregoing sub-rule shall be final and binding.

213. Restrictions on licence, certificate, authorization or approval.— (1) The Director General may impose restrictions, as deemed fit, on any licence, certificate, authorization or approval,-

(a) in the event of non-compliance with any condition imposed on the said licence, certificate, authorization or approval;

(b) if any safety concern that emerged during an inspection has remained unresolved beyond the period specified by the Director General.

(2) The Director General may, during an inspection, direct any person not to exercise privileges of his licence or certificate if he is satisfied that there is sufficient ground for so doing and such direction shall be reduced in writing on the next working day along with reasons thereof, and further action for allowing the person concerned to exercise his privileges shall be taken thereafter in accordance with the process specified by the Director General in this behalf.

214. Offences and Compounding.— (1) For the purposes of sub-section (4) of section 25 of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024), the Central Government directs that any person, who has breached any rule as

specified in Table 1 and Table 2 of Schedule V of these rules, shall be punishable with the penalty as specified in paragraph 1 and paragraph 2 respectively, of that Schedule.

(2) It shall be a defence in any proceedings for contravention of or failure to comply with these rules that such contravention or failure is caused or happened due to factors or circumstances beyond the control of the person referred to in sub-rule (1) or without the knowledge or fault of such person.

Explanation. — For the removal of doubts it is hereby clarified that for the purposes of this sub-rule, the expression ‘factors or circumstances’ may include, stress of weather, bonafide error or such other unavoidable factors or circumstances.

(3) Subject to the provisions of section 30 of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024), Offences punishable under the rules as specified in Table 2 of schedule V of these rules, may be compounded by the Director General or any other officer specially empowered under sub-section (4) of section 3 of the said Act, in accordance with the procedure as laid down in the said Schedule.

215. Penalties.— (1) Any person who has contravened any rule as specified in Schedule VI of these rules, shall be liable for imposition of penalty to the extent as laid down in such Schedule and in accordance with the provisions of section 32 of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024).

(2) The penalty shall be adjudicated by the designated officers or the appellate officer, as the case may be, in accordance with the procedure as laid down in the said Schedule.

216. Appeals.— (1) Any person, aggrieved by an order passed by an officer in exercise of the powers conferred on him by these rules, may prefer appeals in accordance with the provisions of the section 33 of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024).

(2) An appeal shall be made to the First Appellate Officer or Second Appellate Officer, as the case may be, in the Form B as provided in Schedule VI along with the supporting documents and fee of one thousand rupees in the manner as specified by the Director General.

(3) Such Appellate Officer may call for any information, record or any other document from the applicant, if the same is considered relevant to the appeal.

(4) The appellate officer may, after giving an opportunity of being heard to the appellant, pass a speaking order, as he thinks fit, confirming, modifying or setting aside the order appellate against.

(5) The copy of appellate order so passed by appellate officer shall be provided to the appellant.

217. Delegation of Powers.— (1) The powers exercisable by the Central Government under these rules may also be exercisable by the Director General or any other officer specifically empowered in this behalf by the Central Government, in accordance with the provisions of section 21 of the Act.

(2) The powers exercisable by the Director General under these rules may also be exercisable by any other officer specifically empowered in this behalf by the Central Government, in accordance with the provisions of sub-section (4) of section 3 of the Act.

(3) The exercise or discharge of any power or duty conferred or imposed by the rule 212 or Part III or Part IV of these rules on the Central Government by an authority outside India specified by the Central Government in that behalf,

shall have effect in India as though the powers have been exercised or the duty discharged by a person authorized in this behalf under sub-rule (1) of this rule.

218. General Power to exempt.— The Central Government may exempt from all or any of the provisions of these rules in accordance with the provisions of section 20 of the Act.

219. Repeal and Savings.— Part IX of the Aircraft Rules, 1920, the Aircraft Rules, 1937 and the Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence Rules, 2025 stand repealed, except as respects things done or omitted to be done before such repeal including any notification, inspection or order made or issued; or any licence, certificate, approval, permission or exemption granted; or any document or instrument executed; or any direction issued; or any proceedings taken or any penalty, punishment, forfeiture or fine imposed under these rules so repealed shall, in so far as it is not inconsistent with the provisions of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024).

SCHEDULE I

AIRCRAFT PERSONNEL

(See Part IV)

SECTION A

GENERAL

1. Educational Qualification.— (a) The minimum educational qualification for the following licences shall be a pass in Class Ten from a recognised Board or its equivalent examination: -

- (i) Student Pilot's Licence (Aeroplanes/ Helicopters/ Gyroplanes/ Gliders/ Balloons/ Microlight aircraft and light sport aircraft);
- (ii) Private Pilot's Licence (Aeroplanes);
- (iii) Private Pilot's Licence (helicopters);
- (iv) Pilot's Licence (Gliders/Balloons/Gyroplanes/Microlight aircraft/ Light sport aircraft);
- (v) Flight Radio Telephone Operator's Licence (Restricted).

(b) The minimum educational qualification for the following licences shall be a pass in class Ten plus Two, from a recognised Board/university or its equivalent examination:

- (i) Commercial Pilot's Licence (Aeroplanes);
- (ii) Commercial Pilot's Licence (Helicopters);
- (iii) Airline Transport Pilot's Licence (Aeroplanes);
- (iv).Airline Transport Pilot's Licence (Helicopters); and
- (v) Flight Radio Telephone Operator's Licence.

(c) The minimum educational qualification for the following licences shall be a pass in class Ten plus Two, with Physics and Mathematics, from a recognised Board/University or its equivalent examination:-

- (i) Student Navigator's Licence;
- (ii) Flight Navigator's Licence;

- (iii) Student Flight Engineer's Licence; and
- (iv) Flight Engineer's Licence.

2. Flying Experience.— (a) The evidence normally required as proof of flying experience shall consist of the production of a personal log book certified by the appropriate authority specified in Sub-Rule (3) of Rule 84, or of a certified extract therefrom in the form which may be prescribed by the Director General. Such flying experience shall be to the satisfaction of the Director General.

(b) The flying experience required for the issue of Private Pilot's Licence and Commercial Pilot's Licences shall be acquired under the supervision of a Flight Instructor and shall be on aircraft maintained and operated in accordance with these rules and entered in the Aircraft Rating of Pilot's licence currently held by him:

Provided that the flying experience on an aircraft having a valid special certificate of airworthiness issued by the Director General, may also be counted if so provided in the relevant section of this Schedule and subject to conditions specified therein.

(c) The flying experience required for issue of Private Pilot's and Commercial Pilot's Licences shall be acquired at the flying training organisations approved/recognised by the Director General except in respect of the applicants qualifying for exemption under rule 80.

(d) The flying experience acquired for the issue of various categories of flight crew licences shall be counted in the manner set out in Rule 84.

(e) Flying training shall be completed in accordance with the syllabus prescribed by the Director General.

(f) A holder of a Private pilot's licence (Aeroplanes) who has availed of any credit for flying done on a microlight/ glider/ light sport aircraft as per the provisions of Section C shall be entitled to get full credit for the same for the issue of next higher pilot licence.

3. Air Navigation Experience.— The evidence of air navigation experience acquired in para (e) of Section V of this Schedule must be produced in the form of personal log book certified by a specified authority, or a certified extract therefrom in the prescribed form and navigation logs and charts. Such air navigation experience shall be to the satisfaction of the Director General.

4. Flight by night. — Flight by night for the purpose of this Schedule, except where otherwise stated, means a flight performed between the period of half an hour after sunset and half an hour before sunrise.

5. Cross-country flight. — A cross-country flight, for the purpose of this Schedule, shall mean a flight to a point beyond a radius of fifty nautical miles from the aerodrome of departure, unless otherwise stated.

6. Flying tests. — (a) The flying tests prescribed in this Schedule may be carried out in any order by an Examiner approved by the Director General.

(b) The flying tests shall nevertheless be carried out only after the pilot under test has passed the examination in Aircraft and Engines on the type appropriate to the category of licence.

(c) Stalling and spinning manoeuvres shall be carried out only on the type of aeroplane approved and the recovery from such manoeuvres completed at the minimum height above the ground or obstruction as laid down in the flight manual of the aeroplane or as specified by the Director General and in no case below two thousand feet above the ground or obstruction.

(d) the holder of a current Commercial Pilot's Licence (Aeroplanes/Helicopters), issued by the Director General, shall not be required to undergo general flying test for the issue of Airline Transport Pilot's Licence (Aeroplanes/Helicopters), provided that the aircraft/helicopter is entered in the Aircraft Rating of his licence and the applicant is in current flying practice on the type.

7. Language Proficiency.— (a) An applicant for the following licences shall have the ability to speak and understand the English language used for radiotelephony communications to the level of proficiency specified by the Director General:—

- (i) Private Pilot's Licence (Aeroplanes);
- (ii) Private Pilot's Licence (Helicopters);
- (iii) Commercial Pilot's Licence (Aeroplanes);
- (iv) Commercial Pilot's Licence (Helicopters);
- (v) Airline Transport Pilot's Licence (Aeroplanes);
- (vi) Airline Transport Pilot's Licence (Helicopters);
- (vii) Flight Engineer's licence,
- (viii) Flight Navigator's Licence; and
- (ix) Pilot's Licence (Microlight aircraft/Light sport aircraft/Gyroplanes).

(b) The level of proficiency shall be evaluated in accordance with the procedures laid down by Director General.

(c) The licencing authority shall indicate the level of proficiency in the licence.

8. Examination.— (a) The technical and other examinations for the issue of a licence, rating or type rating under this Schedule shall be completed within a period of two and a half years immediately preceding the date of application for the issue of the licence or rating, except for issue of Commercial Pilot's Licence (CPL) and Airline Transport Pilot's Licence (ATPL), and for issue of CPL and ATPL, such period shall be five years.

(b) In case the technical and other examinations and /or tests expire on a holiday, they shall be deemed to be valid till the next working day.

(c) All oral examinations under this Schedule shall be conducted by a board constituted and approved by the Director General.

(d) An applicant who fails in any subject of the technical examinations specified in this Schedule shall not be permitted to appear for re-examination within a period of four weeks from the date of examination or such lesser period as may be specified by the Director General.

(e) The candidates shall, on demand by the Examiner/Supervisor furnish proof of identity before each test of examination.

9. Applications for a licence or a rating. — (a) Applications for issue/validation of a licence and/or a rating shall be made to the Director General of Civil Aviation, New Delhi and for renewal/revalidation of a licence and/or a rating shall be made either to the Director General of Civil Aviation, New Delhi or to any other authority designated by him in this behalf on a prescribed form.

(b) Licence and Ratings specified in this Schedule shall be issued in the name as entered in the Class X Certificate of a recognised Board or its equivalent, unless the name has been changed with the due legal process.

(c) Class Ten Certificate of a recognised Board or its equivalent or the Birth Certificate issued by a Municipal Corporation/Committee shall be the documents acceptable as proof of age.

(d) Application for the issue of a licence and/or rating shall be accompanied by:-

(i) an assessment of medical fitness issued by the Director General;

(ii) photographs of size 3 CMs X 4 CMs, of the applicant's head (uncovered) and shoulders in front view and as specified by the Director General;

(iii) proof of age as prescribed in para (c) ;

(iv) fee shall be paid electronically in the manner as specified by the Director General;

(v) any other information as required by the Director General.

(e) The date of application, shall be the date of receipt of application in the office of the Director General.

(f) An aircraft type to be included in the Aircraft Rating of a Pilot's licence shall be the aircraft type on the Indian Register of Civil Aircraft and in respect of which a valid Certificate of Airworthiness or Special Certificate of Airworthiness is in force:

Provided that an aircraft type having a special certificate of airworthiness shall be entered in the aircraft rating of a pilot's licence relating to that aircraft:

Provided further that an aircraft type holding or having held a valid type acceptance certificate issued by the Director General shall be entered in the aircraft rating of a pilot's licence of a person who is a qualified pilot from the Indian Air Force, Indian Navy, Indian Army, Indian Coast Guard or any central police force.

(g) Incomplete application forms are liable to be rejected for reasons recorded in writing.

10. Enrolment for training.— To enrol a person for undergoing ab-initio pilot training, the training organisation shall obtain a report of verification of character and antecedents of the trainee from the concerned government agency. Such verification report shall be submitted to the Director General at the time of submission of the application for issue of the licence.

11. Privileges.— The holder of a valid licence shall not exercise privileges of his licence and ratings unless meeting the competency and recent experience requirements as specified by the Director General.

12. Renewal.— Licence and rating may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant having complied with requirements as laid down under rule 82 and respective section of schedule I.

13. Licence specification.— Licences and ratings issued under this Schedule and details thereon shall be in the form and manner as specified by the Director General.

14. Holding a Licence.— A person shall not hold at any time more than one licence per aircraft category issued under this Schedule.

15. Issue of duplicate licences and ratings.— A person whose licence or rating has been lost, mutilated or destroyed shall immediately notify the same to Director General. An application along with necessary fees shall be made to the Director General embodying a statement of the circumstances involved in the loss, mutilation and destruction of the licence or rating where a duplicate is required. If the licence or rating has been lost, the applicant must provide evidence of reasonable search having been made for it along with report from appropriate agencies. Further, in the event it be found, the original shall be returned for cancellation.

SECTION B

STUDENT PILOT'S LICENCE

1. Requirements for issue of licence. — An applicant for a student Pilot's Licence shall satisfy the following requirements:

(a) Age— The applicant shall be not less than sixteen years of age on the date of application.

(b) Educational Qualification— He shall have passed Class Ten or its equivalent examination from a recognised Board.

(c) Medical fitness — He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved medical practitioner after undergoing a medical examination, during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under Rule 78.

(d) Knowledge — He shall pass oral examination in Air Regulations, Air Navigation, Aviation Meteorology and Aircraft and Engines/instruments as per the syllabus prescribed by the Director General unless he previously held a pilot's licence of a higher category, or is able to produce evidence in the manner prescribed by the Director General that he is well-versed with the aforesaid subjects.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant having undergone a medical examination in accordance with para 1(c) above.

4. Aircraft Rating.— The licence shall indicate the category, class and/or type of aircraft the holder is entitled to fly. Only those types of aircraft may be entered in the licence in respect of which the candidate has passed the examination in Aircraft and Engines mentioned in para 1(d).

5. Privileges. — Subject to the validity of aircraft ratings in the licence and compliance with the relevant provisions of rules 78, 79 and 82, the privileges of the holder of a Student Pilot's Licence shall be to fly within Indian territory only, as Pilot-in-Command of any aeroplane, helicopter, glider or light sport aircraft or gyroplane entered in the aircraft rating of his licence:

Provided that :-

(a) he shall fly at all times under the authority and supervision of a Flight Instructor or an Approved Examiner;

(b) he shall fly under Visual Flight rules only ;

(c) he shall not carry passengers, animals and goods or fly for hire, reward or remuneration of any kind;

(d) he shall not undertake cross-country flights unless he has a minimum of ten hours of solo flight time and has passed the examinations in Air Navigation and Aviation Meteorology.

Note — The Student Pilot's Licence shall be issued by a Flying Training organisation specifically authorised in this regard and subject to the conditions as laid down by the Director General.

SECTION C

PRIVATE PILOT'S LICENCE (AEROPLANES)

1. Requirements for issue of licence. — An applicant for Private Pilot's Licence shall satisfy the following requirements: -

(a) Age— He shall not be less than seventeen years of age on the date of application.

(b) Educational Qualification— He shall have passed Class Ten or equivalent Examination from a recognised Board.

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma, a certificate of physical fitness from an approved medical practitioner after undergoing a medical examination during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under Rule 78.

(d) Knowledge— He shall pass a written examination in Air Regulations, Air Navigation, Aviation Meteorology and Aircraft and Engines as per the syllabus prescribed by the Director General:

Provided that an applicant in possession of a valid Private Pilot's Licence (Helicopters) or a Commercial/Airline Transport Pilot's Licence (Helicopters) shall pass an examination in Aircraft and Engines only.

(e) Experience— He shall produce evidence of having satisfactorily completed as a pilot of an aeroplane not less than forty hours of flight time which shall include—

(i) not less than ten hours of solo flight time;

(ii) not less than five hours of cross-country flight time in accordance with para 5 of Section A as the sole occupant of an aeroplane including a flight of not less than one hundred and fifty nautical miles in the course of which full stop landings at two different aerodromes shall have been made;

(iii) not less than five hours of solo flight time completed within a period of twelve months immediately preceding the date of application for the issue of licence;

(iv) fifty percent of the total flying experience acquired on an aircraft in any other category, except balloons, during the preceding twenty four months from the date of application subject to a maximum of five hours may be counted towards the total experience required for the issue of the licence;

(v) solo flight time completed on an aircraft in any other category, except balloons, within the preceding twenty four months from the date of application, subject to maximum of five hours, may be counted towards the total experience required for the issue of the licence:

Provided that not more than twenty hours of credit shall be given to an applicant under sub-clauses (iv) and (v) put together.

(f) Flying Training— He shall have completed flying training in accordance with the syllabus prescribed by the Director General.

(g) Skill— He shall have demonstrated his competency to perform as a Pilot-in-command of an aeroplane, the procedures and manoeuvres prescribed in the syllabus, to the satisfaction of an Examiner, on the type of aeroplane to which the application for the licence relates, within a period of six months immediately preceding the date of application.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant —

(a) having undergone a medical examination in accordance with para 1(c); and

(b) having satisfactorily completed not less than five hours of flight time as Pilot-in-command of an aeroplane within a period of twelve months immediately preceding the date of application for renewal or in lieu thereof, having satisfactorily completed the flying test as laid down in para 1 (g) within a period of six months immediately preceding the date of application.

4. Ratings. — (a) Aircraft Rating— The licence shall indicate the class and the types of aeroplanes the holder is entitled to fly. An open rating for all single piston engine types of aeroplanes having an all-up weight not exceeding one thousand five hundred Kgs. may also be granted if he has completed not less than two hundred and fifty hours as Pilot-in-command and has at least four different types of aeroplanes entered in the aircraft rating of his licence :

Provided that the privileges of the open rating shall be exercised only after having undergone a ground and flight familiarisation with a Flight Instructor or an approved Examiner for the type of aircraft and a certificate to this effect shall be recorded by the Flight Instructor/Examiner in the Pilot's Log Book before the Pilot is released to exercise the privileges of his open-rating.

(b) Night Rating— Night Rating entitles the holder of the licence to exercise privileges of the licence at night. Conditions for the issue of this rating are detailed below:--

(i) he must have completed not less than fifty hours of flight time as Pilot-in-command and as sole manipulator of the controls including not less than five hours by night, which must include a minimum of five take-offs and five landings carried out within the preceding six months of the date of application;

(ii) he must have completed a dual cross-country flight by night of at least one hundred nautical miles before he can be permitted to undertake sole cross-country flights by night, and

(iii) he must have completed, before commencing night flying, not less than five hours of dual instructions in instrument flying which may include not more than two and a half hours on an approved flight simulation training device; and

(iv) he must have completed a dual cross-country flight by night of at least one hundred nautical miles before he can be permitted to undertake sole cross-country flights by night.

(c) Instrument Rating— Instrument rating entitles the holder of the licence to fly under the Instrument Flight Rules. The standard of medical fitness and conditions for issue of the rating are laid down in Section Q.

5. Extension of Aircraft Rating. — For extension of Aircraft Rating to include an additional type of aeroplane, an applicant shall be required to produce evidence of —

(a) having passed written examination in Aircraft and Engines as mentioned in para 1(d);

(b) having undergone adequate dual instructions and solo flying to gain competency on the type;

(c) having satisfactorily completed the flight test as laid down in para 1(g) on the type within a period of six months immediately preceding date of application for the extension of Aircraft Rating.

6. Privileges. — Subject to the validity of endorsements and ratings in the licence and compliance with the relevant provisions of rules 78, 79 and 82, the privileges of the holder of a Private Pilot's Licence shall be to act, but not for remuneration, as Pilot-on-command or as Co-pilot of any aeroplane which is entered in the Aircraft Rating of his licence and carry passengers therein:

Provided that —

(i) no flight is undertaken for hire or remuneration of any kind, or in an aircraft registered for public transport or aerial work purposes, whatsoever;

- (ii) the passengers are carried by night only when the holder of licence is in possession of a valid night rating and has carried out not less than five take-offs and five landings by night as Pilot-in-command within a period of six months immediately preceding the date of intended flight; and
- (iii) no flight shall be undertaken under the Instrument Flight Rules without being in possession of a valid Instrument Rating.

SECTION D

PRIVATE PILOT'S LICENCE (HELICOPTERS)

1. Requirements for issue of Licence. — An applicant for a Private Pilot's Licence (Helicopters) shall satisfy the following requirements namely:

- (a) Age— He shall not be less than seventeen years of age on the date of application.
- (b) Educational Qualification— He shall have passed Class Ten or equivalent examination from a recognised Board.
- (c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved medical practitioner after undergoing a medical examination, during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under Rule 78.
- (d) Knowledge— He shall pass a written examination in Air Regulations, Air Navigation, Aviation Meteorology and Aircraft and Engine as per the syllabus prescribed by the Director General:

Provided that an applicant in possession of a valid Private Pilot's Licence (Aeroplanes) or a Commercial/Senior Commercial/Airline Transport Pilot's Licence (Aeroplanes) shall pass an examination only in Aircraft and Engines.

- (e) Experience— He shall produce evidence of having satisfactorily completed as a Pilot of a helicopter not less than forty hours of flight time, which shall include—
 - (i) not less than ten hours of solo flight time.
 - (ii) not less than five hours of cross-country flight time as the sole occupant of helicopter or helicopters including a flight of not less than one hundred nautical miles in the course of which full stop landings at two different points shall have been made:
 - (iii) not less than five hours of solo flight time completed within a period of twelve months immediately preceding the date of application for the issue of licence;
 - (iv) fifty percent of the total flying experience acquired on an aircraft in any other category, except balloons, during the preceding twenty four months from the date of application subject to a

maximum of five hours may be counted towards the total experience required for the issue of the licence;

(v) solo flight time completed on an aircraft in any other category, except balloons, within the preceding twenty four months from the date of application, subject to maximum of five hours, may be counted towards the total experience required for the issue of the licence:

Provided that not more than twenty hours of credit shall be given to an applicant under sub-clauses (iv) and (v) put together:

Provided that a person who has satisfactorily completed not less than three hundred hours of flight time as Pilot-in-command of an aeroplane shall be required to complete on a helicopter not less than twenty hours of total flight time, dual and solo, which shall include not less than ten hours of solo flight time completed within a period of twelve months immediately preceding the date of application for a licence.

(f) Flying Training— He shall have completed flying training in accordance with the syllabus prescribed by the Director General.

(g) Skill— He shall have demonstrated his competency to perform the procedures and manoeuvres prescribed in the syllabus to the satisfaction of an Examiner, on the type of helicopter to which the application for the licence relates, within a period of six months immediately preceding the date of application.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant —

(a) having undergone a medical examination in accordance with para 1(c); and

(b) having satisfactorily completed not less than five hours of flight time as Pilot-in-command of a helicopter within a period of six months immediately preceding the date of application for renewal or in lieu thereof; having satisfactorily completed the flight test as laid down in para 1(g) within a period of six months immediately preceding the date of application.

4. Ratings.— (a) Aircraft Rating:

(i) The licence shall indicate the class and the types of helicopter the holder is entitled to fly. An open rating for all single piston engine type of helicopters having an all-up-weight not exceeding one thousand five hundred Kgs. may also be granted if he has completed not less than two hundred and fifty hours as Pilot-as-command and has at least four different types of helicopters entered in the aircraft rating of his licence:

Provided that the privileges of the open rating shall be exercised only after having undergone a ground and flight familiarisation with a Flight Instructor or an approved Examiner for the type of helicopter. A certificate to this effect shall be recorded by the Examiner/Flight Instructor in the Pilot's Log Book before the pilot is released to exercise the privileges of the open rating.

(b) Night Rating— Night Rating entitles the holder to exercise privileges of the licence at night. Conditions for the issue of this rating are as follows:—

(i) he must have completed not less than 50 hours of flight time as Pilot-in-command of a helicopter and as sole manipulator of the controls, including not less than ten take-offs and ten landing patterns by night within a period of six months immediately preceding the date of application; and

(ii) he must have completed not less than five hours of dual instructions in night flying.

(c) Instrument Rating— Instrument rating entitles the holder to fly under the Instrument Flight Rules. The standard of medical fitness and conditions for issue of this rating are laid down in Section R.

5. Extension of Aircraft Rating. — For extension of Aircraft Rating, to include an additional type of helicopter, an applicant shall be required to produce evidence of —

(a) having passed written examination in Aircraft and Engines as laid down in para 1(d);

(b) having undergone adequate dual instructions and acquired sufficient solo flying experience to gain competency on the type; and

(c) having satisfactorily completed the flying test as laid down in para 1(g) on the type within a period of six months immediately preceding the date of application for extension of Aircraft Rating ;

6. Privileges. — Subject to the validity of endorsement and ratings in the licence and compliance with the relevant provisions of rules 78, 79 and 82, the privileges of the holder of a Private Pilot's Licence (Helicopters) shall be to act, but not for remuneration, as Pilot-in-Command or as a Co-Pilot of any helicopter which is entered in the Aircraft Rating of his licence and carry passengers therein:

Provided that:—

(a) no flight shall be undertaken for hire or remuneration of any kind, or in an aircraft registered for public transport or aerial work purposes, whatsoever;

(b) the passengers are carried by night only when the holder of licence is in possession of a valid night rating and has carried out not less than five take-offs and five landings patterns by night as Pilot-in-Command within a period of six months immediately preceding the date of intended flight; and

(c) no flight shall be undertaken under the Instrument Flight Rules without being in possession of a valid Instrument Rating.

SECTION E**PILOT'S LICENCE (MICROLIGHT)**

1. Requirements for the Issue of Licence. — An applicant for a Pilot's Licence Microlight aircraft shall satisfy the following requirements:—

(a) Age— He shall not be less than seventeen years of age on the date of application.

(b) Educational Qualification— He shall have passed Class Ten or equivalent Examination from a Recognised Board.

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved medical practitioner after undergoing a medical examination, during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under rule 78.

(d) Knowledge— He shall pass a written examination in Air Regulations, Air Navigation, Aviation Meteorology and Aircraft and Engines as per the syllabus prescribed by the Director General:

Provided that an applicant in possession of a valid Private Pilot's Licence (Aeroplanes/helicopters) or a higher category of Pilot's Licence shall upon production of evidence in the form of a Certificate recorded by Flight Instructor/Examiner in the pilot's Log Book to the effect that the pilot has been thoroughly familiarised with the flight controls, speed profiles, systems, engines and limitations of the Microlight aircraft be exempted:

Provided further that an applicant in possession of a valid Pilot's Licence Gliders shall be exempted from examination in Air Regulations and Aviation Meteorology only.

(e) Security Clearance— If not already obtained, security clearance for the Pilot will be obtained from the concerned State Police authorities by the Flying Club/ Government Flying Training School before commencing flying and forwarded to the Director General.

(f) Experience— He shall produce evidence of having satisfactorily completed not less than forty hours of flight time on microlight aircraft, which shall include —

(i) not less than fifteen hours of solo flight time of which not less than ten hours shall have been completed within a period of twelve months immediately preceding the date of application for the licence; and

(ii) not less than five hours of cross-country flight time as the solo occupant of microlight aircraft including a flight over a distance of not less than fifty nautical miles from the aerodrome of departure and at least one full stop landing at a suitable aerodrome or landing ground other than the aerodrome of departure;

(iii) the holder of a current Private Pilot's Licence (Aeroplanes) or a higher category of Licence (Aeroplanes) shall be exempted from the experience requirements. Such pilots shall, however, be required to

carry out familiarisation flights which shall be followed by not less than three solo take-offs and landings. The familiarisation flights shall be carried out under the supervision of an approved Examiner or a Flight Instructor approved by the Director General.

(g) Flying Training— He shall have completed the flying training in accordance with the syllabus prescribed by the Director General.

(h) Skill— He shall have demonstrated his competency to perform the procedures and manoeuvres prescribed in the syllabus to the satisfaction of an Examiner, on the type of microlight aircraft to which the application for licence relates, within a period of six months immediately preceding the date of application.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant —

(a) having undergone a medical examination in accordance with para 1(c).

(b) having satisfactorily completed not less than five hours of flight time as Pilot-in-command of a microlight aircraft within a period of twelve months immediately preceding the date of application for renewal or in lieu thereof; having satisfactorily completed the flight test as laid down in para 1(h) within a period of six months immediately preceding the date of application.

4. Aircraft Rating. — The licence shall indicate the class and type of microlight aircraft, the holder is entitled to fly. An open rating for all types of microlight aircraft may also be granted if he has satisfactorily completed not less than one hundred hours of flight time as Pilot-in-command of an aeroplane or a microlight aircraft provided that before undertaking a solo flight on any microlight aircraft, he shall have undergone familiarisation with the flight controls, speed profiles, systems, engines and limitations of the aircraft with a qualified microlight pilot having one hundred fifty hours of Pilot-in-command experience and a certificate to that effect recorded in the pilot's log book.

5. Privileges. — Subject to the validity of aircraft ratings in the licence and compliance with the relevant provisions of the rules 78, 79 and 82 of the Bharatiya Vayuyan Niyam, 2025, the privileges of the holder of a Pilot's Licence (Microlight) shall be to act as Pilot-in-Command of a microlight aircraft, which is entered in the Aircraft Ratings of his licence, under the Visual Flight Rules.

SECTION I

PILOT'S LICENCE (BALLOONS)

1. Requirements for the issue of Licence.— An applicant for a Pilot's Licence shall satisfy the following requirements :—

(a) Age— He shall be not less than sixteen years of age on the date of application.

(b) Educational Qualification— He shall have passed Class Ten or equivalent Examination from a recognised Board.

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved medical practitioner after undergoing a medical examination, during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under rule 78.

(d) Knowledge— He shall pass a written examination in Air Regulations, Air Navigation, Aviation Meteorology, Airmanship and Balloon systems/Aerostatics as per the syllabus prescribed by the Director General :

Provided that an applicant in possession of a current Pilot's Licence Gliders, Private Pilot's Licence (Aeroplanes/Helicopters), pilot's Licence Microlight aircraft or a higher category of Pilot's Licence shall pass an examination only in airmanship and Balloon system/Aerostatics.

(e) Security Clearance— If not already obtained, security clearance for the Pilot will be obtained from the concerned State Police authorities by the Flying Club/Government Flying Training School before commencing flying training and forwarded to the Director General.

(f) Experience— He shall produce evidence of having satisfactorily completed as Pilot of a Balloon not less than sixteen hours of flight time as a pilot of free balloons including at least eight launches and ascents of which—

(i) six ascents shall be under instruction;

(ii) one ascent in control, under the supervision of a properly rated Balloon Pilot, to an altitude of not less than one thousand five hundred meters above sea level;

(iii) one ascent under supervision as the sole occupant of a Balloon.

(g) Flying Training— He shall have completed flying training in accordance with the syllabus prescribed by the Director General.

(h) Skill— He shall have demonstrated his competency to perform the procedures and manoeuvres prescribed in the syllabus to the satisfaction of an examiner, on the type of the balloon to which the application for the licence relates, within a period of six months immediately preceding the date of application.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The licence shall be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant —

(a) having undergone a medical examination in accordance with para 1(c).

(b) having satisfactorily completed at least five ascents as Pilot-in-Command of which at least one ascent should be to an altitude of one thousand five hundred metres or above within a period of six months immediately preceding the date of application or in lieu thereof; having satisfactorily completed the flying test in accordance with para 1(h) within a period of six months immediately preceding the date of application.

4. Night Rating.— (a) To exercise the privileges of the licence by night, the applicant shall have completed atleast two ascents by night each of not less than 2 hours duration under the supervision of a licenced Balloon Pilot whose licence is not limited to day flying only.

(b) Night Rating shall be valid subject to the licence holder having completed atleast two ascents by night of an average duration of one hour each during a period six months immediately preceding the date of intended flight.

5. Privileges. — The privileges of the holder of a Pilot's Licence (Balloons) shall be to act as Pilot-in-Command of any Balloon and to carry passengers, tow banners (fixed or otherwise) which do not adversely affect the safety of the Balloon, under the Visual Flight Rules only.

SECTION J

PILOT'S LICENCE (GLIDERS)

1. Requirements for the Issue of Licence. — An application for the issue of Pilot's Licence (Gliders) shall satisfy the following requirements :—

(a) Age— He shall be not less than sixteen years of age on the date of application.

(b) Educational Qualification— He shall have passed Class Ten or equivalent Examination from a recognised Board.

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved medical practitioner after undergoing a medical examination, during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under rule 78.

(d) Knowledge— He shall pass an oral examination in Air Regulations, Air Navigation, Aviation Meteorology and Aircraft & Instruments, and engines in case of motor gliders, as per the syllabus prescribed by the Director General :

Provided that an applicant in possession of a valid Pilot's Licence Balloons/microlight Aircraft, Private pilot's Licence (Aeroplanes/Helicopters) or a higher category of Pilot's Licence shall pass an oral test in Aircraft and Instruments.

(e) Experience— He shall produce evidence of having satisfactorily completed as Pilot of a Glider —

(i) not less than ten hours of flight time of which not less than five hours shall be solo flight time; and

(ii) not less than seventy five take-offs and landings of which not less than twenty five solo take-offs and landings shall have been completed within a period of six months immediately preceding the date of application for licence.

(f) Flying Training— He shall have completed the gliding training in accordance with the syllabus prescribed by the Director General.

(g) Skill— He shall have demonstrated his competency as Pilot-in-Command of a Glider, the procedures and maneuvers prescribed in the syllabus to the satisfaction of the Examiner, on the type of glider to which the application for the licence relates within a period of six months immediately preceding the date of application.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The licence shall be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant—

(a) having undergone a medical examination in accordance with para 1(c);

(b) having satisfactorily completed not less than three hours of flight time or twenty take-offs and landings as Pilot-in-Command of a Glider within a period of six months preceding the date of application for renewal or in lieu thereof; having satisfactorily completed the flying tests in accordance with para 1(g) within period of six months immediately preceding the date of application.

4. Ratings. — (a) Aircraft Rating— The licence shall indicate the type of gliders the holder is entitled to fly.

(i) An open rating to fly all gliders having an all-up-weight not exceeding six hundred kilograms may also be granted if a pilot has satisfactorily completed not less than fifty hours of flight time as Pilot-in-Command in free flight including not less than two hundred take-offs and landings as solo manipulator of controls :

Provided that the privileges of open rating shall be exercised only after having undergone familiarisation flights with Flight Instructor (Glider) or with an approved Examiner or having been thoroughly briefed by an approved Examiner or an Instructor in case of single seater glider and a certificate to that effect recorded by the Examiner/Instructor in the Pilot's log book, before releasing the pilot for flight.

(b) Aero-Tow Rating— Aero-tow Rating entitles the holder to carry passengers in gliders in aero-tow flights. An Aero-tow Rating may be given if a glider pilot has satisfactorily completed in a glider not less than ten aero-tow flights of a total duration of not less than two hours as pilot of a glider:

Provided that no solo aero-tow flights are undertaken, unless atleast five dual aero-tow flights have been carried out with a qualified Instructor on board and a satisfactory report to that effect recorded by the Instructor in the pilot's log book before the aero-tow flights are undertaken.

(c) Glider Towing Requirements— No person shall act as Pilot-in-Command of an aircraft towing a glider unless he meets the following requirements:

(i) he holds a valid pilot's licence (other than a Student Pilot's Licence);

(ii) he has an endorsement in his Pilot log book from a person authorised to give instruction in glider towing and is familiar with the techniques and procedures essential to the safe towing of gliders, including airspeed limitations, emergency procedures, signals used and maximum angles of bank;

(iii) he has made and entered in his Pilot's log book at least three flights as sole manipulator of the controls of an aircraft towing a glider under the supervision of a pilot who meets the requirements of this clause and has carried out at least ten flights as 'Pilot-in-Command' of an aircraft towing a glider;

(iv) If he holds only a Private Pilot's Licence (Aeroplanes), he shall have not less than one hundred hours of flight time as Pilot-in-Command.

(d) Motor Glider Rating— Motor Glider Rating entitles the holder to carry passengers in a self launching motor glider. A motor glider rating may be given if the holder of a valid pilot's Licence Glider produces evidence of :

(i) having passed an oral examination in engines;

(ii) having satisfactorily completed as pilot of self-launching Motor glider not less than forty take-offs and landings, out of which not less than ten take-offs and landings shall have been completed as Pilot-in-Command;

(iii) having thoroughly familiarised himself with the flight controls, speed profiles, systems, engines and limitations of the aircraft with an approved Examiner/Glider Instructor and a certificate to that effect recorded by Instructor/Examiner in the Pilot's log book.

5. Extension of Aircraft Rating.— For extension of Aircraft Rating to include an additional type of Glider, the applicant shall be required to produce evidence of :—

(i) having passed an oral examination in aircraft and instruments and engines in case of motor gliders, as mentioned in para 1(d) :

(ii) having satisfactorily completed the flying tests in accordance with para 1(g) on the type of glider to which the application relates within a period of six months immediately preceding the date of application for extension of the aircraft rating; and

(iii) having satisfactorily carried out not less than three take-offs and landings as Pilot-in-command as sole manipulator of controls.

6. Privileges. — Subject to the validity of the aircraft ratings in the licence and compliance with the relevant provisions of rules 78, 79 and 82 of the Bharatiya Vayuyan Niyam, 2025, the privileges of the holder of Pilots Licence Gliders shall be to act, as Pilot-in-Command off any glider which is entered in the Aircraft Rating of the licence and to carry passengers therein under the Visual Flight Rules.

Note— 1. The privileges granted under this section shall be exercised only when the method of launching is any one of the following:—

Winch-launching,

Auto-launching, or

Launching by aero-tow.

2. If any unconventional method of launching such as rockets, catapults, etc. is adopted, the privileges to fly in command and to carry passengers shall be exercised only after he has completed an approved course of training and a flying test to the satisfaction of the Director General.

SECTION K

PILOT'S LICENCE (LIGHT SPORT AIRCRAFT)

1. Requirements for the Issue of Licence. — An applicant for a Pilot's Licence (Light Sport aircraft) shall satisfy the following requirements:—

- (a) Age— He shall not be less than seventeen years of age on the date of application;
- (b) Educational Qualification— He shall have passed Class Ten or equivalent Examination from a Recognised Board;
- (c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved medical practitioner after undergoing a medical examination, during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under rule 78;
- (d) Knowledge— He shall pass a written examination in Air Regulations, Air Navigation, Aviation Meteorology and Aircraft and Engines as per the syllabus prescribed by the Director General:

Provided that an applicant in possession of a valid Private Pilot's Licence (Aeroplanes/helicopters) or a higher category of Pilot's Licence shall be exempted from passing all the aforesaid examinations under clause (d) after furnishing a Certificate by the Flight Instructor or Examiner in the pilot's Log Book to the effect that the pilot has been thoroughly familiarised with the flight controls, speed profiles, systems, engines and limitations of the light sport aircraft:

Provided further that an applicant in possession of a valid Pilot's Licence (Gliders) shall be exempted from examination in Air Regulations and Aviation Meteorology specified in clause (d).

- (e) Experience— He shall produce evidence of having satisfactorily completed not less than forty hours of flight time on light sport aircraft, which shall include —

- (i) not less than twenty hours of flight training with, —

- (a) two hours of dual cross country flight training;

(b) one solo cross-country flight of total distance of not less than fifty nautical miles with a full stop landing at a minimum of two different aerodromes and with one segment of the flight consisting of straight line distance of at least twenty five nautical miles;

(ii) not less than ten hours of solo flight time with ten take-offs and landings completed within six months preceding the date of submission of application for issue of licence.

Provided that the holder of a current Private Pilot's Licence (Aeroplanes) or a higher category of Licence (Aeroplanes) shall be exempted from the experience requirements. Such pilots shall, however, be required to carry out familiarisation flights of minimum one hour followed by not less than three solo take-offs and landings within six months preceding the date of application. Such flying shall be carried out under the supervision of an approved Examiner or a Flight Instructor approved by the Director General and endorsed in the logbook of the licence holder by the approved Examiner/ Instructor.

(f) Flying Training— He shall have completed the flying training in accordance with the syllabus prescribed by the Director General.

(g) Skill— He shall have demonstrated his competency to perform the procedures and manoeuvres prescribed in the syllabus to the satisfaction of an Examiner, on the type of light sport aircraft to which the application for licence relates, within a period of six months immediately preceding the date of application.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant —

(a) having undergone a medical examination in accordance with para 1(c); and

(b) having satisfactorily completed not less than five hours of flight time as Pilot-in-command of a light sport aircraft within a period of twelve months immediately preceding the date of application for renewal, or having satisfactorily completed the flight test as laid down in paragraph 1(g) within a period of six months immediately preceding the date of application.

4. Aircraft Rating. — The licence shall indicate the class and type of light sport aircraft the holder is entitled to fly. An open rating for all types of light sport aircraft may also be granted if he has satisfactorily completed not less than one hundred hours of flight time as Pilot-in-command of an aeroplane or a light sport aircraft:

Provided that the privilege of the open rating shall be exercised only after having undergone familiarisation with the flight controls, speed profiles, systems, engines and limitations of the aircraft with a qualified light sport pilot having not less than one hundred fifty hours of Pilot-in-command experience and a certificate to that effect shall be recorded by the qualified light sport pilot of that aircraft in the pilot's log book.

5. Privileges.— (a) Subject to provisions of rules 78, 79 and 82, the privileges of the holder of a Pilot's Licence (Light Sport Aircraft) shall be to act as Pilot-in-Command of a light sport aircraft, which is entered in the Aircraft Rating of his licence, under the visual flight rules.

(b) A Light Sport Aircraft Pilot shall not:

- (i) carry a passenger or property for compensation or hire;
- (ii) fly at night;
- (iii) fly in Class D and E airspace (controlled airspace) unless he holds a valid Flight Radio Telephony Operator's Licence (Restricted) and has been trained by an approved instructor with a log book endorsement for operation at any aerodrome with an operating control tower;
- (iv) fly at an altitude of more than 10,000 feet mean sea level or 2000 feet above ground level, whichever is higher;
- (v) fly when flight or surface visibility is less than 5000 meter;
- (vi) fly without visual reference to surface;
- (vii) fly contrary to any operating limitation placed on the special certificate of airworthiness of the aircraft being flown; and
- (viii) fly contrary to any limit on pilot licence or medical or any other limit.

(c) The holder of a Pilot Licence (Light Sport aircraft) having a total experience of 100 hours of flight time as pilot in command on a light-sport aircraft may impart flying instructions on a light sport aircraft subject to the condition that he has been assessed fit for imparting training by an examiner approved by the Director General.

(d) The holder of a Flight Instructor's Rating (Aeroplanes) having a total experience of 15 hours of flight time as pilot in command on a light sport aircraft may impart instructional training on a light sport aircraft.

SECTION L

PILOT'S LICENCE (GYROPLANE)

1. Requirements for issue of Licence.— An applicant for a Pilot's Licence (Gyroplane) shall satisfy the following requirements namely:

- (a) Age—He shall not be less than seventeen years of age on the date of application.
- (b) Educational Qualification—He shall have passed Class Ten or equivalent examination from a recognised Board.

(c) Medical Fitness—He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved medical practitioner after undergoing a medical examination, during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under rule 78.

(d) Knowledge—He shall pass a written examination in Air Regulations, Air Navigation, Aviation Meteorology and Aircraft and Engine as per the syllabus prescribed by the Director General:

Provided that an applicant in possession of a valid Private Pilot's Licence (Aeroplanes)/ (Helicopters) or a higher category of Pilot's Licence shall pass an examination in Aircraft and Engines only.

(e) Experience —He shall produce evidence of having satisfactorily completed as a Pilot of a gyroplane not less than forty hours of flight time, which shall include—

(i) not less than fifteen hours of solo flight time of which not less than ten hours shall have been completed within a period of twelve months immediately preceding the date of application.

(ii) not less than five hours of cross-country flight time as the sole occupant of a gyroplane including a flight of not less than one hundred nautical miles in the course of which full stop landings at two different points shall have been made. This flight time may be included in the flight time required under sub-clause (i).

Provided that the holder of a current Private Pilot's Licence (Helicopter) or a higher category of Licence (Helicopter) shall be exempted from the experience requirements. Such pilots shall, however, be required to carry out familiarisation flights satisfactorily which shall be followed by not less than three solo take-offs and landings. The familiarisation flights shall be carried out under the supervision of an approved Examiner or a Flight Instructor authorised by the Director General.

(f) Flying Training—He shall have completed flying training in accordance with the syllabus prescribed by the Director General.

(g) Skill—He shall have demonstrated his competency to perform the procedures and manoeuvres prescribed in the syllabus to the satisfaction of an Examiner, on the type of gyroplane to which the application for the licence relates, within a period of six months immediately preceding the date of application.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant —

(a) having undergone a medical examination in accordance with para 1 (c) above; and

(b) having satisfactorily completed not less than five hours of flight time as Pilot-in-command of a gyroplane within a period of six months immediately preceding the date of application for renewal or in lieu thereof; having satisfactorily completed the flight test as laid down in para 1(g) above within a period of six months immediately preceding the date of application.

4. Aircraft Ratings. — The licence shall indicate the type of gyroplane the holder is entitled to fly. An open rating for all types of gyroplane may also be granted if he has satisfactorily completed not less than one hundred hours of flight time as Pilot-in-Command of a helicopter or a gyroplane:

Provided that the privilege of the open rating shall be exercised only after having undergone familiarisation flight of minimum 45 minutes duration with a qualified gyroplane pilot having not less than one hundred fifty hours of Pilot-in-Command experience and a certificate to that effect shall be recorded by the qualified gyroplane pilot in the pilot's log book.

5. Privileges.— (a) Subject to provisions of rules 78, 79 and 82, the privileges of the holder of a Pilot's Licence (Gyroplane) shall be to act as Pilot –in-Command of a gyroplane which is entered in the Aircraft Rating of his licence, under the visual flight rules.

(b) A Gyroplane Pilot shall not:

(i) carry a passenger or property for compensation or hire;

(ii) fly at night;

(iii) fly in Class D and E airspace (controlled airspace) unless he holds a valid Flight Radio Telephony Operator's Licence (Restricted) and has been trained by an approved instructor with a log book endorsement for operation at any aerodrome with an operating control tower;

(iv) fly at an altitude of more than 10,000 feet mean sea level or 2000 feet above ground level, whichever is higher;

(v) fly when flight or surface visibility is less than 5000 meter;

(vi) fly without visual reference to surface;

(vii) fly contrary to any operating limitation placed on the special certificate of airworthiness of the aircraft being flown; and

(viii) fly contrary to any limit on pilot licence or medical or any other limit.

(c) Fly another type of gyroplane after familiarisation of 2 hours under the supervision of qualified pilot on that type and a certificate to that effect shall be recorded by the qualified gyroplane pilot of that aircraft in the pilot's log book.

(d) The holder of a Pilot Licence (Gyroplane) having a total experience of 100 hours of flight time as Pilot-in-Command on a gyroplane may impart flying instructions on a gyroplane subject to the condition that he has been assessed fit for imparting training by an examiner approved by the Director General.

(e) The holder of a Flight Instructor's Rating (Helicopter) having total experience of 15 hours of flight time as Pilot-in-Command on a gyroplane may impart instructional training on a gyroplane.

SECTION M**COMMERCIAL PILOT'S LICENCE (AEROPLANES)**

1. Requirements for issue of Licence.— An applicant for a Commercial Pilot's Licence (Aeroplanes) shall satisfy the following requirements:—

(a) Age— He shall be not less than Eighteen years of age on the date of application:

(b) Educational Qualification— He shall have passed Class Ten plus Two or an equivalent examination, from a recognized Board/University.

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved Medical Board after undergoing a medical examination during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under Rule 78.

(d) Knowledge— He shall pass a written examination in Air Regulations, Air Navigation, Meteorology and aircraft and Engines and Signals (practical) examination for interpretation of aural and visual signals, as per the syllabus prescribed by the Director General :

Provided that the holder of a current Commercial Pilot's Licence (Helicopters) shall be required to pass an examination in Aircraft and Engines only.

(e) Experience— He shall produce evidence of having satisfactorily completed as a pilot of an aeroplane on the date of application for licence not less than two hundred hours of flight time, which shall include—

(i) Not less than hundred hours of flight time as pilot-in-command of which not less than fifteen hours shall have been completed within a period of six months immediately preceding the date of application for licence ;

(ii) not less than twenty hours of cross-country flight time as Pilot-in-Command including a cross-country flight of not less than three hundred nautical miles in the course of which full stop landings at two different aerodromes shall be made;

(iii) not less than ten hours of instrument time of which not more than five hours may be on an approved simulator; and

(iv) not less than five hours of flight time by night including a minimum of ten take-offs and ten landings as Pilot-in-Command (as sole manipulator of controls) carried out within six months immediately preceding the date of application for licence.

Provided that in case of an applicant who is in possession of a Commercial Pilot's Licence (Helicopters) /Airline Transport Pilot's Licence (Helicopters) and who has satisfactorily completed not less than 1000 hours of flight time as Pilot-in-Command of a helicopter,

the above experience requirement of two hundred hours as pilot of an aeroplane shall be reduced to one hundred hours, which shall include –

(i) Not less than seventy five hours of flight time as pilot-in-command including a minimum of twenty five hours of cross country flight time and ten hours of instrument time of which not less than five hours may be on approved simulator;

(ii) Not less than five hours of flight time by night as pilot in command within a period of six months immediately preceding the date of application for issue of licence including ten takeoffs and landing patterns ; and

(iii) Not less than ten hours of flight time as pilot in command on aeroplane within a period of six months immediately preceding the date of application for issue of licence.

(f) Flying Training— He shall have completed the flying training in accordance with the syllabus prescribed by the Director General.

(g) Other Requirements— He shall be in possession of a current Flight Radio Telephone Operator's Licence for operation of radio telephone apparatus on board an aircraft issued by the Director General.

(h) Skill— He shall have demonstrated his competency to perform the procedures and manoeuvres prescribed in the syllabus to the satisfaction of an examiner, on the type of aeroplane to which the application for licence relates, within a period of six months immediately preceding the date of application. The Director General may, however, allow Skill Test or part thereof to be carried out on aircraft/ approved Zero Flight Time Training simulator level 'D' or equivalent or higher level approved for the conduct of skill tests for the type of aeroplane. The competency shall be demonstrated as in-

(i) general flying test by day;

(ii) general flying test by night;

(iii) a cross-country flight test by day consisting of a flight of not less than two hundred fifty nautical miles in the course of which at least one full stop landing at an aerodrome other than the aerodrome of departure shall be made; and

(iv) a cross-country flying test by night consisting of a flight of not less than one hundred twenty nautical miles returning to the place of departure without landing elsewhere.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant —

(a) having undergone a medical examination in accordance with para 1(c) above;

(b) having satisfactorily completed not less than ten hours of flight time as Pilot-in-Command (Fifty percent of flight time as Co-Pilot may be counted towards the requirement of flight time as Pilot-in-Command) within a period of six months immediately preceding the date of application for renewal; or in lieu thereof, having

satisfactorily completed the general flying test by day and night as laid down in clause (h) of paragraph 1 within the same period;

(c) having a current Flight Radio Telephone Operator's Licence for operation of radio telephone apparatus on board an aircraft, issued by the Director General.

4. Aircraft Rating. — (a) The licence shall indicate the class and/ or types of aeroplane the holder is entitled to fly.

(b) An open rating for all single piston engine type of aeroplanes having an all-up-weight not exceeding one thousand five hundred Kgs. may also be granted if he has completed not less than one thousand hours of flight time on such types of aeroplanes including not less than five hundred hours as Pilot-in-Command and has at least four different types of aircraft entered in the aircraft rating of his licence:

Provided that the privileges of the open rating shall be exercised only after having undergone a ground and flight familiarisation with a flight Instructor or an approved Examiner and a certificate to this effect shall be recorded by the Examiner in the pilot's log book, before the pilot is released to exercise the privileges of open rating on that type of aircraft.

(c) Instructor's Rating— Instructor's Rating entitles the holder to impart flying instructions. The privileges and conditions for the issue of these ratings are laid down in Sections S and T.

(d) Instrument Rating— Instrument Rating entitles the holder to fly under Instrument Flight Rules. Conditions for issue of this rating are laid down in Section Q.

5. Extension of Aircraft Rating. — For extension of aircraft rating to include an additional type of aeroplane, an applicant shall have passed a written examination in Aircraft and Engines as mentioned in clause (d) of paragraph 1 and shall have acquired, under appropriate supervision, training in flying the aircraft of such type or on approved flight simulator in accordance with the syllabus, followed by skill test, as prescribed by the Director General.

6. Privileges.— Subject to the validity of endorsements and ratings in the licence and compliance with the relevant provisions of rules 78, 79 and 82 of the Bharatiya Vayuyan Niyam, 2025 the privileges of the holder of a Commercial Pilot's Licence (Aeroplanes) shall be :—

(a) to exercise all the privileges of Private Pilot's Licence(Aeroplanes);

(b) to act as Pilot-in-Command of any aeroplane engaged in operations other than commercial air transportation;

(c) to act as pilot-in-command, in commercial air transportation, of an aircraft within the appropriate aircraft category and certificated for single-pilot operation provided that when passengers are to be carried at night, he shall have carried out within a period of six months immediately preceding the date of the intended flight not less than ten take-offs and ten landings by night as Pilot-in-Command.

(d) to act as Co-Pilot of any aeroplane where a Co-Pilot is required to be carried and which is entered in the aircraft rating of his licence :

Provided that for all flights under the Instrument Flight Rules, either as Pilot-in- Command or as Co-Pilot, he shall have a current Instrument Rating:

Provided also that on attainment of the age of sixty-five years, such privileges shall be restricted to that of Private Pilot's Licence (Aeroplanes).

SECTION N

COMMERCIAL PILOT'S LICENCE (HELICOPTERS)

1. Requirements for issue of licence. — An applicant for a Commercial Pilot's Licence (Helicopters) shall satisfy the following requirements:—

(a) Age— He shall be not less than eighteen years of age on the date of application.

(b) Educational Qualification— He shall have passed class ten plus two or its equivalent examination from a recognized Board/University.

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved Medical Board after undergoing a medical examination, during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under rule 78.

(d) Knowledge— He shall pass a written examination in Air Regulations, Air Navigation, Aviation Meteorology and Aircraft and Engines and Signals (practical) examination for interpretation of aural and visual signals as per the syllabus prescribed by the Director General:

Provided that an applicant in possession of a current Commercial Pilot's Licence (Aeroplanes) or higher category of a pilot's licence shall be required to pass an examination in Aircraft and Engines only.

(e) Experience— He shall produce evidence of having satisfactorily completed as pilot of a helicopter or helicopters not less than one hundred and fifty hours of flight time, which shall include—

(i) not less than fifty hours of flight time as Pilot-in-Command of a helicopter;

(ii) not less than ten hours of cross-country flight time as Pilot-in-Command of a helicopter;

(iii) not less than ten hours of flight time as Pilot-in-Command of a helicopter within a period of six months immediately preceding the date of application for licence; out of which not less than five hours of flight time by night which shall include not less than ten take-offs and ten landing patterns by night:

(iv) not less than ten hours of instrument instruction time of which not more than five hours may be instrument ground time:

Provided that a person who is holder of a Commercial Pilot's Licence (Aeroplanes) or an Airline Transport Pilot's Licence (Aeroplanes) shall be required to complete on a helicopter not less than eighty hours of flight time including not less than twenty hours of flight time as Pilot-in-Command which shall include not less than five hours of cross country time, and not less than five hours of flight time by night with not less than ten take offs and ten landing patterns within a period of six months immediately preceding the date of application for licence.

(f) Flying Training— He shall have completed flying training in accordance with the syllabus prescribed by the Director General.

(g) Other Requirements— He shall be in possession of a current Flight Radio Telephone Operator's Licence for operation of radio telephone apparatus on board an aircraft issued by the Director General.

(h) Skill— He shall have demonstrated his competency to perform the procedures and manoeuvres prescribed in the syllabus by day and night to the satisfaction of an approved Examiner, on the type of helicopter to which the application for licence relates, within a period of six months immediately preceding the date of application:

Provided that the Director General may, however, allow Skill Test or part thereof to be carried out on an approved Level D or equivalent or higher level Flight Simulator approved for the conduct of skill tests for the type of helicopter.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant—

(a) Having undergone a medical examination in accordance with para 1(c).

(b) Having satisfactorily completed not less than five hours of flight time as Pilot-in-Command (fifty percent of the flight time as Co-Pilot may be counted towards the requirements of flight time as Pilot-in-Command) of a helicopter within a period of six months immediately preceding the date of application for renewal, or in lieu thereof having satisfactorily completed the flying tests as laid down in para 1(h) within the same period.

(c) Having a current Flight Radio Telephone Operator's Licence for operation of radio telephone apparatus on board an aircraft issued by the Director General.

4. Ratings. — (a) Aircraft Rating— The licence shall indicate the class and types of helicopters the holder is entitled to fly. An open rating for all single engine piston type of helicopters having an all-up-weight not exceeding one thousand five hundred Kgs. may also be granted if he has completed not less than one thousand hours of flight time including not less than two hundred hours as Pilot-in-Command on helicopters and has at least four different types of helicopters entered in the aircraft rating of his licence.

(b) Instructor's Rating— Instructor's rating entitles the holder to impart flying instructions on types of helicopters entered in the aircraft rating of his licence. The privileges and conditions for the issue of these ratings are laid down in Section S and T of this schedule.

(c) Instrument Rating— Instrument rating entitles the holder to fly under the Instrument Flight Rules. Conditions for issue of the rating are laid down in Section R of this schedule.

5. Extension of Aircraft Rating. — For extension of aircraft rating to include an additional type of helicopter, an applicant shall have passed a written examination in Aircraft and Engines as mentioned in clause (d) of paragraph 1 and shall have acquired, under appropriate supervision, training in flying the aircraft of such type or on approved flight simulator in accordance with the syllabus, followed by skill test, as prescribed by the Director General.

6. Privileges.— Subject to the validity of endorsements and ratings in the licence and compliance with the relevant provisions of rules 78, 79 and 82 of the Bharatiya Vayuyan Niyam, 2025 the privileges of the holder of a Commercial Pilot's Licence (Helicopters) shall be—

(i) to exercise all the privileges of Private Pilot's Licence (Helicopters);

(ii) to act as pilot-in-command in any helicopter engaged in operations other than commercial air transportation;

(iii) to act as pilot-in-command in commercial air transportation in any helicopter certified for single-pilot operation; and

(iv) to act as co-pilot in commercial air transportation in helicopters required to be operated with a co-pilot.

Provided that when passengers are to be carried at night he shall have carried out within a period of six months immediately preceding the date of intended flight not less than ten take-offs and ten landing patterns by night as Pilot-in-Command of a helicopter:

Provided further that for all flights under the Instrument Flight Rules as Pilot-in-Command or as Co-Pilot he shall be required to have current Instrument Rating:

Provided also that on attainment of the age of sixty-five years, such privileges shall be restricted to that of Private Pilot's Licence (Helicopters).

SECTION O

AIRLINE TRANSPORT PILOT'S LICENCE (AEROPLANES)

1. Requirements for issue of Licence.— An applicant for an Airline Transport Pilot's Licence shall satisfy the following requirements:—

(a) Age— He shall be not less than twentyone years of age on the date of application;

(b) Educational Qualification— He shall have passed class ten plus two or its equivalent examination from a recognised Board/University.

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved Medical Board after undergoing a medical examination, during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under Rule 78;

(d) Knowledge— He shall pass a written examination in Air Regulations, Air Navigation, Avionics (Radio Aids and Instruments), Aviation Meteorology and Aircraft and Engines, and Signals (Practical) examination for interpretation of aural and visual signals as per the syllabus prescribed by the Director General:

Provided that the holder of a current Commercial Pilot's Licence, shall not be required to pass the examination in Air Regulations.

(e) Experience— He shall produce evidence of having satisfactorily completed as a Pilot of an aeroplane not less than one thousand five hundred hours of flight time and his total flying experience shall include —

(i) not less than 500 hours as pilot-in-command under supervision of a pilot who fulfills the flying experience requirements of a check pilot or 250 hours, either as pilot-in-command or made up by not less than 70 hours as pilot-in-command and the necessary additional flight time as pilot-in-command under supervision of a pilot who fulfills the flying experience requirements of a check pilot;

(ii) 200 hours of cross-country flight time, of which not less than 100 hours shall be as pilot-in-command or as pilot-in-command under supervision;

(iii) not less than one hundred hours of flight time by night;

(iv) not less than seventy five hours of instrument time under actual or simulated instrument conditions of which not less than fifty hours shall be in actual flight;

(v) not less than twenty hours of flight time completed within a period of six months immediately preceding the date of application for the licence.

(f) Other Requirements— (i) He shall be the holder of a Commercial Pilot's Licence. However, this will not be applicable for the issue of Airline Transport Pilot's Licence to a pilot from Armed Forces who otherwise meets the requirements;

(ii) He shall have a current Instrument Rating on multi-engine aircraft;

(iii) He shall be in possession of a current Flight Radio Telephone Operator's Licence for operation of radio telephone apparatus on board an aircraft issued by the Director General.

(g) Skill— He shall have demonstrated his competency to perform by day and by night the procedures and manoeuvres prescribed in the syllabus to the satisfaction of the Examiner, on the type of multi-engine aeroplane to which the application for licence relates within a period of six months immediately preceding the date of application.

The Director General may, however, allow skill tests or part thereof to be carried out on aircraft/ approved Zero flight Time Training simulator level 'D' or equivalent or higher level approved for the conduct of skill tests for the type of aircraft.

Note.— The holder of a current Commercial Pilot's Licence (Aeroplanes) issued by the Director General shall not be required to undergo general flying tests for the issue of Airline Transport Pilot's Licence (Aeroplanes) provided that the licence is issued on the type or types of multi-engine aeroplane or aeroplanes, as the case may be, included in the aircraft rating of Commercial Pilot's Licence (Aeroplanes) and the pilot possesses ten hours of flying experience as Pilot-in-Command or twenty hours as Co-pilot at least on one such multi-engine type within the preceding six months.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The Licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant —

(a) having undergone a medical examination in accordance with para 1(c).

(b) having satisfactorily completed not less than ten hours flight time as Pilot-in-Command (fifty percent of flight time as Co-Pilot may be counted towards the requirements of flight time as Pilot-in-Command) within a period of six months immediately preceding the date of application for renewal, or in lieu thereof; having satisfactorily completed the flying tests by day and by night as laid down in clause (g) of paragraph 1 within the same period.

(c) having a current flight Radio Telephone Operator's Licence, for operation of radio telephone apparatus on board an aircraft, issued by the Director General.

(d) having a current Instrument Rating on a multi-engine aircraft.

4. Ratings. — (a) Aircraft Rating— The licence shall indicate the class and the types of aeroplanes the holder is entitled to fly. An open rating for all types of aeroplanes having all-up-weight not exceeding five thousand seven hundred Kgs. may also be granted if he has completed not less than one thousand hours of flight time as a Pilot-in-Command on any aeroplane having an all-up-weight of fourteen thousand Kgs. or above.

(b) Instructor's Rating— Instructor's Rating entitles the holder to impart flying instructions. The privileges and conditions for the issue of these ratings are laid down in Sections S and T;

(c) Instrument Rating- The Instrument rating shall be part of the Airline Transport Pilot Licence and therefore no separate Instrument Rating shall be issued, however, the Instrument Rating shall be renewed as per the requirements specified in Section Q of Schedule I.

5. Extension of Aircraft Rating. — For extension of aircraft rating to include an additional type of aeroplane, an applicant shall have passed a written examination in Aircraft and Engines as mentioned in clause (d) of paragraph 1 and shall have acquired, under appropriate supervision, training at an Approved Training Organisation in flying the aircraft of such type or on approved flight simulator in accordance with the syllabus, followed by skill test, as prescribed by the Director General.

6. Privileges.— Subject to the validity of endorsements and ratings in the licence and compliance with the relevant provisions of rules 78, 79 and 82 of these rules, the privileges of the holder of an Airline Transport Pilot's Licence (Aeroplanes) shall be—

(a) to exercise the privileges of a Commercial Pilot's Licence (Aeroplanes) and a Private Pilot's Licence (Aeroplanes);

(b) to act as Pilot-in-Command in commercial air transportation of an aeroplane, certificated for operation with more than one pilot, which is entered in the aircraft rating of his licence, subject to his prior compliance with the following conditions:-:

(i) he has undergone Command Upgrade Training as specified by the Director General; and

(ii) he shall be in possession of a current Instrument Rating before operating any IFR flight:

Provided that on the attainment of the age of sixty-five years, such privileges shall be restricted to that of a Private Pilot's Licence (Aeroplanes) in accordance with Section C.

SECTION P

AIRLINE TRANSPORT PILOT'S LICENCE (HELICOPTERS)

1. Requirements for Issue of Licence. — An applicant for an Airline Transport Pilot's Licence (Helicopters) shall satisfy the following requirements —

(a) Age— He shall be not less than twenty-one years of age on the date of application.

(b) Educational Qualification— He shall have passed class ten plus two or its equivalent examination from a recognised Board/University;

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved Medical Board after undergoing a medical examination, during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under Rule 78;

(d) Knowledge— He shall pass written examination in Air Regulations, Air Navigation, Avionics (Radio Aids and Instruments), Aviation Meteorology and Aircraft and Engines, and Signals (Practical) examination for interpretation of aural and visual signals, as per the syllabus prescribed by the Director General:

Provided that the holder of a valid Commercial Pilot's Licence (Aeroplanes/Helicopters) shall not be required to pass the examination in Air Regulations. The holders of commercial Pilot's Licences (Aeroplanes) shall, however, be required to pass the examination in Aircraft and Engines on helicopters.

(e) Experience— He shall produce evidence of having satisfactorily completed as pilot of a helicopter not less than one thousand hours of flight time and his total flying experience shall include not less than —

(i) two hundred fifty hours of flight time as Pilot-in-Command or made up of not less than 70 hours as pilot-in-command and the necessary additional flight time as Pilot-in-Command under supervision of a pilot who fulfills the flying experience requirements of a check pilot;

(ii) two hundred hours of cross-country flight time of which not less than one hundred fifty hours shall be as Pilot-in-Command or as Pilot-in-Command under supervision of a pilot who fulfills the flying experience requirements of a check pilot;

(iii) fifty hours of flight time by night;

(iv) forty hours of instrument time under actual or simulated conditions, of which not more than ten hours may be Instrument Ground Time.

(v) fifteen hours of flight time completed within a period of six months immediately preceding the date of application for the licence.

(f) Other Requirements—

(i) He shall be a holder of a Commercial Pilot's Licence (helicopter). However, this may not be applicable for the issue of an Airline Transport Pilot's Licence (Helicopter) to a qualified pilot from the Indian Armed Forces who otherwise meets the requirements.

(ii) He shall have a current Instrument Rating.

(iii) He shall be in possession of a current Flight Radio Telephone Operator's Licence for operation of radio telephone apparatus on board an aircraft issued by the Director General.

(g) Skill— He shall have demonstrated his competency to perform by day and by night the procedures and manoeuvres prescribed in the syllabus to the satisfaction of the Examiner on the type of multi-engine helicopter to which the application for licence relates, within a period of six months immediately preceding the date of the application:

Provided that the Director General may, however, allow Skill Test or part thereof to be carried out on aircraft/ Level D or equivalent or higher level Flight Simulator approved for the conduct of skill tests for the type of helicopter.

Note.— The holder of a valid Commercial Pilot's Licence (Helicopters) issued by the Director General shall not be required to undergo the general flight tests for the grant of Airline Transport Pilot's Licence (Helicopters) provided that the licence is issued on the type or types of multi-engine helicopter or helicopters, as the case may be, included in the aircraft rating of Commercial Pilot's Licence (Helicopters) and the pilot possesses recent flying experience of at least five hours as Pilot-in-Command or ten hours as Co-pilot on one such multi-engine type.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant —

(a) having undergone a medical examination in accordance with para 1(c).

(b) having satisfactorily completed not less than ten hours of flight time as Pilot-in-Command (fifty percent of flight time as a Co-Pilot may be counted towards the requirement of flight time as Pilot-in-Command) within a period of six months immediately preceding the date of application for renewal, or in lieu thereof having satisfactorily completed the skill tests by day and by night as laid down in clause (g) of paragraph 1 within the same period.

(c) having a current Flight Radio Telephone Operator's Licence for operation of radio telephone apparatus on board an aircraft issued by the Director General.

(d) having satisfactorily completed Instrument Rating Flight Test on a multi-engine helicopter entered in the licence or on an approved Flight Simulator allowed by the Director General within the preceding twelve months of the date of intended flight.

4. Ratings. — (a) Aircraft Rating— The licence shall indicate the class and the types of helicopters the holder is entitled to fly. An open rating for all types of helicopters having an all-up-weight not exceeding one thousand five hundred Kgs. may also be granted if he has completed not less than one thousand hours of flight time including not less than five hundred hours as Pilot-in-Command on helicopters:

Provided that the privileges of the open rating shall be exercised only after having undergone a ground and flight familiarisation with a Flight Instructor or an approved Examiner, and a certificate to this effect is recorded by the Instructor/Examiner in the Pilot's Log Book, before he is released to exercise the privileges of open rating on that type of helicopter.

(b) Instructor's Rating— Instructor's rating entitles the holder to impart flying instructions. The privileges and conditions for the issue of these ratings are laid down in Section S and T.

(c) Instrument Rating— Instrument rating entitles the holder to fly under the Instrument Flight Rules. Conditions for issue of the rating are laid down in Section R.

5. Extension of Aircraft Rating.— For extension of aircraft rating to include an additional type of helicopter, an applicant shall have passed a written examination in Aircraft and Engines as mentioned in clause (d) of paragraph 1 and shall have acquired, under appropriate supervision, training at an Approved Training Organisation in flying the aircraft of such type or on approved flight simulator in accordance with the syllabus, followed by skill test, as prescribed by the Director General.

6. Privileges.— Subject to the validity of endorsements and ratings in the licence and compliance with the relevant provisions of rules 78, 79 and 82 of the Bharatiya Vayuyan Niyam, 2025, the privileges of the holder of an Airline Transport Pilot's Licence (Helicopters) shall be :—

(a) to exercise the privileges of a Private Pilot's Licence (Helicopter) and Commercial Pilot's Licence (Helicopters);

(b) to act as Pilot-in-Command in commercial air transportation of a helicopter, certificated for operation with more than one pilot and which is entered in the aircraft rating of his licence, subject to his prior compliance with the following conditions:-

(i) he has undergone Command Upgrade Training as specified by the Director General; and

(ii) he shall be in possession of a current Instrument Rating before operating any IFR flight:

Provided also that on attainment of the age of sixty-five years, such privileges shall be restricted to that of Private Pilot's Licence (Helicopters).

SECTION Q

INSTRUMENT RATING (AEROPLANES)

1. Requirements for Issue of Rating. — An applicant for an Instrument Rating shall satisfy the following requirements: —

(a) Knowledge— He shall pass a written and oral examination in Air Regulations, Air Navigation, Aviation Meteorology and Instrument Rating as per syllabus prescribed by the Director General for issue of Commercial Pilot's Licence. He shall also pass a practical test on interpretation of aural and visual signals as per the syllabus prescribed by the Director General.

(b) Experience— He shall produce evidence of having satisfactorily completed as a pilot of an aeroplane—

(i) not less than one hundred hours of flight time as a Pilot-in-Command including not less than fifty hours of cross-country flight time;

(ii) not less than forty hours of instrument time of which not more than twenty hours shall be instrument ground time. A minimum of five hours of instrument time shall have been completed within a period of six months immediately preceding the date of application for the Instrument Rating:

Provided that in the case a pilot who holds a current Instrument Rating (Helicopters), he shall have not less than one hundred hours of flight time as Pilot-in-Command of an aeroplane including not less than twentyfive hours of cross-country flight time and not less than twenty hours of instrument time of which not more than ten hours may be on an approved simulator.

(c) Other Requirements — He shall be :

(i) holder of a current Pilot's Licence (Aeroplanes);

(ii) holder of a current Flight Radio Telephone Operator's Licence for operation of radio telephone apparatus on board an aircraft issued by the Director General.

(d) Flying Training— He shall have completed the flying training in accordance with the syllabus as prescribed by the Director General.

(e) Skill— He shall have demonstrated to the satisfaction of the Examiner his competency to fly an aeroplane in respect of which Instrument Rating is desired, solely with the aid of instruments by undergoing an instrument flying test within a period of six months immediately preceding the date of application for the rating. The flying test shall be carried out in accordance with the syllabus as prescribed by the Director General. The Director General may, however, allow such tests or part thereof to be carried out on a Flight Simulator Level D or equivalent or higher level approved for the conduct of Instrument Rating tests for the applicable type of aircraft.

2. Validity.— (a) The rating shall be valid for a period of twelve months from the date of the instrument rating flying test.

(b) It shall be renewed for a further period of twelve months at a time from the date of expiry provided that the instrument rating flying test has been carried out within two months preceding the date of expiry and all other requirements for renewal are met.

(c) In other cases, the validity of renewal of the rating shall commence from the date of the test.

3. Renewal. — The Instrument Rating may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant:

(a) having satisfactorily completed the Instrument Rating Flight Test as laid down in para 1(e).

(b) having a valid Flight Radio Telephone Operator's Licence issued by the Director General for operation of radio telephone apparatus on board an aircraft.

4. Extension of Instrument Rating.— For extension of Instrument Rating to include an additional type of aeroplane, an applicant shall be required to produce evidence of having satisfactorily completed the flight test in accordance with para 1(e) in respect of the type of aeroplane for which the extension of Instrument Rating is desired. The flight test shall have been completed within a period of six months immediately preceding the date of application for the extension of Instrument Rating.

5. Privileges.— Subject to the validity of the Instrument Rating, the privileges of the holder thereof shall be to fly under the Instrument Flight Rules, the types of aeroplanes on which he has demonstrated his competency in accordance with para 1(e) :

Provided that a pilot, who has demonstrated his competency by undergoing an Instrument Rating Flight test on a single-engine aeroplane not exceeding an all-up-weight of five thousand seven hundred Kgs., shall exercise the privileges of his Instrument Rating on all single engine aeroplanes within the aforesaid weight category:

Provided further that a pilot, who has demonstrated his competency by undergoing an Instrument Rating Flight test on a Multi-engine aeroplane not exceeding an all-up-weight of five thousand seven hundred Kgs., shall exercise the privileges of his Instrument Rating on all multi-engine aeroplanes within the aforesaid weight category.

Notwithstanding anything said here-in-before, the holder of an Instrument Rating on any transport aeroplane, shall exercise his privileges only on the type of aeroplane on which the Instrument Rating Flight test has been satisfactorily carried out:

Provided further that the holder of an Instrument Rating on aeroplanes having an all-up-weight exceeding five thousand seven hundred Kgs. shall exercise the privileges of his Instrument Rating only on the type of aeroplane on which the Instrument Rating Flight test has been satisfactorily carried out:

Provided also that, notwithstanding anything said herein before, the holder of an Instrument Rating on any multi-engine aeroplane may exercise the privileges of Instrument Rating on any single engine aeroplane entered in the aircraft rating of his licence.

SECTION R

INSTRUMENT RATING (HELICOPTERS)

1. Requirements for issue of Rating. — An applicant for an Instrument Rating (Helicopters) shall satisfy the following requirements:—

(a) Knowledge— He shall pass a written and oral examination in Air Regulations, Air Navigation and Aviation Meteorology as per the syllabus prescribed for the issue of a Commercial Pilot's Licence (Helicopters). He shall also pass signals (Practical) examination for interpretation of aural and visual signals for the issue of this rating as per the prescribed syllabus.

(b) Experience— He shall produce evidence of having satisfactorily completed as a pilot of a helicopter not less than one hundred fifty hours of flight time which shall include not less than —

(i) one hundred hours of flight time as Pilot-in-Command or fifty hours of flight time as Pilot-in-Command and one hundred hours as Co-Pilot performing the duties and functions of a Pilot-in-Command under the supervision of a Pilot who satisfies the flying experience requirements of a Check Pilot.

(ii) fifty hours of cross-country flight time as Pilot-in-Command of a helicopter or fifteen hours as Pilot-in-Command and seventy hours as Co-Pilot performing the duties and functions of a Pilot-in-Command under the supervision of a Pilot who satisfies the flying experience requirements of a Check Pilot.

(iii) forty hours of Instrument time in helicopters of which not more than twenty hours shall be instrument ground time. A minimum of five hours of instrument time shall have been completed on helicopters within a period of six months immediately preceding the date of application:

Provided that in the case of a Pilot who holds a current Instrument Rating (Aeroplanes), he shall have not less than fifty hours of flight time as Pilot-in-Command of helicopter including not less than twenty hours of cross-country flight time and not less than twenty hours of instrument flight time of which not more than ten hours may be instrument ground time.

(c) Other Requirements— He shall be:

(i) holder of a current Pilot's Licence (Helicopters).

(ii) holder of a current Flight Radio Telephone Operator's Licence for operation of radio telephone apparatus on board an aircraft issued by the Director General.

(d) Flying Training— He shall have completed the flying training in accordance with the syllabus as prescribed by the Director General.

(e) Skill— He shall have demonstrated his competency to fly a helicopter in respect of which Instrument Rating is desired, solely with the aid of instruments by undergoing an instrument flying test to the satisfaction of an

Examiner within a period of six months immediately preceding the date of application for the rating. The flight test shall be carried out in accordance with the syllabus as prescribed by the Director General. The Director General may, however, allow such tests or part thereof to be carried out on a Flight Simulator Level D or equivalent or higher level approved for the conduct of Instrument Rating tests for the applicable type of aircraft.

2. Validity.— (a) The instrument rating shall be valid for a period of twelve months from the date of the instrument rating flying test.

(b) It shall be renewed for a further period of twelve months at a time from the date of expiry provided that the Instrument Rating Renewal Check has been carried out within two months preceding the date of expiry and all other requirements for renewal are met.

(c) In other cases, the validity of renewal of the rating shall commence from the date of the test.

3. Renewal. — The Instrument Rating may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant:

(a) having satisfactorily completed the Instrument Rating Renewal Check on the helicopter with an Examiner or Instructor or on an approved Flight Simulator allowed by the Director General.

(b) having a current Flight Radio Telephone Operator's Licence issued by the Director General for operation of radio telephone apparatus on board an aircraft.

4. Extension of Instrument Rating.— For extension of Instrument Rating to include an additional type of helicopter, an applicant shall be required to produce evidence of having satisfactorily completed the flight tests in accordance with para 1(e) in respect of the type of helicopter for which the extension of Instrument Rating is desired. The flight test shall have been completed within a period of six months immediately preceding the date of application for the extension of Instrument Rating.

5. Privileges.— Subject to the validity of the Instrument Rating, the privileges of the holder shall be to fly under the Instrument Flight Rules, the types of helicopters on which he has demonstrated his competency in accordance with para 1(e).

SECTION S

ASSISTANT FLIGHT INSTRUCTOR'S RATING (AEROPLANES/HELICOPTERS)

1. Requirements for issue of Rating. — An applicant for an Assistant Flight Instructor's Rating shall satisfy the following requirements:—

(a) Age— He shall be not less than eighteen years of age on the date of application.

(b) Knowledge — He shall pass an oral or written examination in the following subjects in accordance with the prescribed syllabus:—

(i) Techniques of applied Instruction;

(ii) Assessment of student performance in those subjects in which ground instruction is given;

(iii) The learning process;

- (iv) Elements of effective teaching;
- (v) Student evaluation and testing, training philosophies;
- (vi) Training programme development;
- (vii) Lesson planning;
- (viii) Classroom instructional techniques;
- (ix) Use of training aids, including flight simulation training devices as appropriate;
- (x) Analysis and correction of student errors;
- (xi) Human performance relevant to flight instruction including principles of threat and error management;
- (xii) Hazards involved in simulating system failure and malfunctions in the aircraft.

(c) Experience — He shall produce evidence of having satisfactorily completed as pilot of an aeroplane on the date of application for the rating —

(i) not less than one hundred hours of flight time as a Pilot-in-Command of an aeroplane of which not less than twenty hours shall have been completed within a period of eighteen months immediately preceding the date of application; and in the case of helicopters, not less than fifty hours flight time as a pilot-in-Command of a helicopter of which not less than twenty hours shall have been completed within a period of eighteen months immediately preceding the date of application; and

(ii) not less than twenty hours of flying training as an Instructor under an approved Flight Instructor/Examiner as per the syllabus prescribed by the Director General.

(d) Other Requirements— He shall be the holder of an appropriate current professional pilot's licence.

(e) Skill — He shall have demonstrated to the satisfaction of the Examiner his competency as an Assistant Flight Instructor by performing the procedures and manoeuvres as per the syllabus prescribed by the Director General within a period of six months immediately preceding the date of application. Such demonstration of competency shall be within the period as specified by the Director General from the date of commencement of Flight Instruction Course.

2. Validity.— (a) The rating shall be valid for a period of twelve months from the date of issue of the rating.

(b) In the case of renewal, the period of validity of the rating shall be for a period of twelve months which shall commence from the date following the date of expiry of the previous validity subject to the condition that the application for renewal has been submitted within one month preceding the date of expiry and all other requirements for renewal are met on the date of application.

(c) In cases other than those referred to in clause (b), the validity of renewal of the rating shall commence from the date of renewal of the rating.

3. Renewal. — The Assistant Flight Instructor's Rating may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant—

(a) having satisfactorily completed not less than twenty hours of flight time as an Assistant Flight Instructor within a period of twelve months immediately preceding the date of application for renewal; or

(b) having satisfactorily completed a Flight Instructor's refresher course approved by the Director General and the flying tests as laid down in para 1(e) within a period of six months immediately preceding the date of application for renewal.

4. Privileges.— Subject to the validity of endorsements and rating in his pilot's licence of which this Assistant Flight Instructor's Rating forms a part, the privileges of the holder of an Assistant flight Instructor's Rating shall be to impart instructions during flight by day only and under the authority and supervision of a Flight Instructor, on all types of aeroplanes/helicopters having all-up-weight not exceeding one thousand five hundred Kgs., and which are entered in the Aircraft Rating of his licence.

SECTION T

FLIGHT INSTRUCTOR'S RATING (AEROPLANES/HELICOPTERS)

1. Requirements for issue of rating.— An applicant for a Flight Instructor's Rating shall satisfy the following requirements—

(a) Age— He shall be not less than twenty years of age on the date of application.

(b) Knowledge — He shall pass an oral or written examination in the following subjects in accordance with the prescribed syllabus:—

(i) Techniques of applied Instruction;

(ii) Assessment of student performance in those subjects in which ground instruction is given;

(iii) The learning process;

(iv) Elements of effective teaching;

(v) Student evaluation and testing, training philosophic;

(vi) Training programme development;

(vii) Lesson planning;

(viii) Classroom instructional techniques;

(ix) Use of training aids, including flight simulation training devices as appropriate;

(x) Analysis and correction of student errors;

(xi) Human performance relevant to flight instruction including principles of threat and error management;

(xii) Hazards involved in simulating system failure and malfunctions in the aircraft.

(c) Experience — He shall produce evidence of having satisfactorily completed as pilot of an aeroplane or a helicopter, as the case may be, on the date of application for the rating—

(i) (a) twenty hours of flight time as pilot-in-command by night during which at least twenty take-offs and twenty landings have been carried out; and

(b) two hundred hours of flight time on aeroplanes or one hundred hours on helicopters, as the case may be, in the capacity of an Assistant Flight Instructor or Qualified Flight Instructor in the service of Defence Forces; or

(ii) five hundred hours flight time as Pilot-in-Command of an aeroplane or two hundred fifty hours as Pilot-in-Command of a helicopter, as the case may be:

Provided that a pilot from Defence Forces who has successfully completed the Qualified Flight Instructor's course and also satisfies requirements as laid down in this clause and clause (d), may be considered for the issue of Flight Instructor's Rating.

(d) Other Requirements— He shall be—

(i) the holder of a current Commercial Pilot's Licence (Aeroplanes/Helicopters) Airline Transport Pilot's Licence (Aeroplanes/ Helicopters);

(ii) the holder of a current Instrument Rating.

Note. - In the absence of a current Instrument Rating, an applicant will not be permitted to impart instruction in Instrument Flying.

(e) Skill— He shall have demonstrated his competency as a Flight Instructor by performing procedures and manoeuvres prescribed in the syllabus by day and by night to the satisfaction of an approved Examiner within a period of six months immediately preceding the date of application. Such demonstration of competency shall be within the period as specified by the Director General from the date of commencement of Flight Instruction Course.

(f) Flight Instruction — After completing the experience requirement as laid down in clause (c), the applicant shall undergo a Flight Instructor's Course approved by the Director General before undergoing the skill test as mentioned in clause (e) and shall provide evidence of —

(i) having received instructions in flight instructional techniques including demonstration, student practices, recognition and correction of common student errors; and

(ii) having practiced instructional techniques in those flight manoeuvres and procedures in which it is intended to provide flight instruction.

2. Validity.— (a) The rating shall be valid for a period of twelve months from the date of issue of the rating.

(b) In the case of renewal, the period of validity of the rating shall be for a period of twelve months which shall commence from the date following the date of expiry of the previous validity subject to the condition that the

application for renewal has been submitted within one month preceding the date of expiry and all other requirements for renewal are met on the date of application.

(c) In cases other than those referred to in clause (b), the validity of renewal of the rating shall commence from the date of renewal of the rating.

3. Renewal. — The Flight Instructor's Rating may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant —

(a) having satisfactorily completed not less than twenty hours of flight time as a Flight Instructor within a period of twelve months immediately preceding the date of application for renewal; or

(b) having satisfactorily completed a Flight Instructor's refresher course approved by the Director General and the flying tests within a period of six months immediately preceding the date of the application for renewal as laid down in clause (e) of paragraph 1.

4. Aircraft Rating. — The rating shall indicate the class and the types of aeroplanes/helicopters as the case may be on which the holder is entitled to impart instructions.

5. Extension of aircraft rating. — For extension of aircraft rating to include additional types of aeroplanes/helicopters, as the case may be, having an all-up-weight exceeding five thousand seven hundred Kgs., the applicant shall be required to produce evidence of —

(a) having obtained appropriate aircraft rating for that type on his professional pilot's licence;

(b) having satisfactorily completed not less than five hundred hours of flight time as Pilot-in-Command on aeroplanes or three hundred hours of flight time as Pilot-in-Command on helicopters, as the case may be; and

(c) having satisfactorily completed the flying tests as laid down in para 1(e) on the type desired to be included in this rating.

Note — Requirements mentioned in clauses (b) and (c) may be varied by the Director General under special circumstances in the case of an experienced Flight Instructor who has successfully completed a course approved by the Director General.

6. Privileges.— Subject to the validity of endorsements and ratings in the Pilot's licence of which this Flight Instructor's Rating forms a part and also any endorsement on this rating, the privileges of the holder of a Flight Instructor's Rating shall be :—

(a) to impart flying instructions on aeroplanes/helicopters, as the case may be, having an all-up-weight not exceeding five thousand seven hundred Kgs. and which is entered in the aircraft rating of his licence, and also on an aeroplane/helicopter having an all-up-weight exceeding five thousand seven hundred Kgs. and which is entered in his Instructor's Rating.

(b) to supervise and authorise flights by student pilots and supervise flying instructions imparted by Assistant Flight Instructors.

Provided that this privilege shall be subject to any directions that may be issued by the Director General in this behalf to Flying Training Organisations.

SECTION U

STUDENT NAVIGATOR'S LICENCE

1. Requirements for issue of licence. — An applicant for a Student Navigator's Licence shall satisfy the following requirements—

(a) Age— He shall be not less than twenty years of age on the date of application;

(b) Educational Qualification— He shall have passed class ten plus two with Physics and Mathematics or its equivalent examination from a recognised Board/University.

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved Medical Board after undergoing a medical examination, during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under rule 78.

(d) Knowledge— He shall pass a written examination with oral and practical tests in Air Regulations, Air Navigation, Flight Navigation, Instruments, Radio/Radar Aids, Astronomical Navigation and Aviation Meteorology; and Signals (Practical) test for interpretation of aural and visual signals in accordance with the syllabus as prescribed by the Director General.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal.— The licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant having undergone a medical examination in accordance with clause (c) of paragraph 1 and subject to satisfactory exercise of privileges.

4. Privileges.— Subject to compliance with the relevant provisions of rules 78, 79 and 82 of the Bharatiya Vayuyan Niyam, 2025, the privileges of the holder of a Student Navigator's Licence shall be to act as a Navigator on any flight, where a Flight Navigator is required to be carried in accordance with rule 114 provided that he shall so act at all times under the direct supervision of a licenced Flight Navigator and solely for the purposes of gaining practical experience in navigation to qualify for a Flight Navigator's Licence.

SECTION V

FLIGHT NAVIGATOR'S LICENCE

1. Requirements for issue of licence. — An applicant for a Flight Navigator's Licence shall satisfy the following requirements :

(a) Age— He shall be not less than twenty-one years of age on the date of application;

(b) Educational Qualification— He shall have passed class ten plus two with Physics and Mathematics or its equivalent examination from a recognised Board/University.

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved Medical Board after undergoing a medical examination, during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under rule 78.

(d) Knowledge— He shall pass a written examination with oral and practical tests in Air Regulations, Air Navigation, Flight Navigation, Instruments, Radio/Radar Aids, Astronomical Navigation and Aviation Meteorology; and Signals (Practical) test for interpretation of aural and visual signals in accordance with the syllabus as prescribed by the Director General.

(e) Experience— (i) The applicant shall have completed in the performance of the duties of a flight navigator not less than two hundred hours of flight time acceptable to the Director General, in aircraft engaged in cross-country flights, including not less than thirty hours by night;

(ii) When the applicant has completed as a pilot not less than two hundred hours of flight time acceptable to the Director General, such experience to the extent of one hundred hours cross-country flight time shall be considered as experience for the purpose of sub-clause (i);

(iii) The applicant shall produce evidence of having satisfactorily determined the aircraft's position in flight, and used that information to navigate the aircraft, as follows:

(a) by night — not less than twenty five hours by celestial observations; and

(b) by day — not less than twenty five hours by celestial observations in conjunction with self-contained or external referenced navigation systems.

(f) Skill— The applicant shall have demonstrated in flight by day and by night within a period of six months immediately preceding the date of application, the ability to perform as flight navigator of an aircraft with a degree of competency appropriate to privileges of a flight navigator during which he should have shown:-

(i) the exercise of good judgement and airmanship;

(ii) application of aeronautical knowledge;

(iii) performed all duties as part of an integrated crew; and

(iv) communicate effectively with other flight crew members.

2. Renewal. — The licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of the applicant—

(a) having undergone a medical examination in accordance with clause (c) of paragraph 1;

(b) having completed as a Flight Navigator not less than twenty hours of flight time during which he shall have navigated an aircraft by the use of dead reckoning, radio bearings and such other aids as are available to him in navigating an aircraft within a period of twelve months immediately preceding the date of application for renewal, or in lieu thereof having satisfactorily completed the tests as laid down in clause (f) of paragraph 1 within the same period.

4. Privileges. — Subject to compliance with the relevant provisions of rules 78, 79 and 82 of the Bharatiya Vayuyan Niyam, 2025, the privileges of the holder of a Flight Navigator's Licence shall be to act as a Flight Navigator on any flight where a Flight Navigator is required to be carried in accordance with rule 114.

SECTION W

STUDENT FLIGHT ENGINEER'S LICENCE

1. Requirements for the issue of licence. — An applicant for a Student Flight Engineer's Licence shall satisfy the following requirements—

(a) Age— He shall not be less than twenty-one years of age on the date of application.

(b) Educational Qualifications— He shall have passed class ten plus two with Physics and Mathematics or its equivalent form a recognised Board/University.

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved Medical Board after undergoing a medical examination during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under rule 78.

(d) Technical Qualification— He shall have completed a Flight Engineer's Ground Course of Instructions in the basic technical and aeronautical knowledge required of a Flight Engineer as approved by the Director General.

(e) Knowledge— Subject to the successful completion of the course mentioned in clause (d) above, he shall pass a written examination in the following subjects—

(i) Regulations and procedures, including rules, in so far as duties of flight engineers are concerned;

(ii) Fundamental of aerodynamics and theory of flight and navigation;

(iii) General principles of constructions, maintenance and functioning of airframe, power plants, including their accessories, instruments, installed equipment and related systems;

(iv) Selected elements of flight planning, including centre of gravity computation, fuel consumption and endurance, power plant output and centre of power output, engine power curves and mathematical computation involved;

(v) Aircraft performance characteristics and limitations;

(vi) Flight documentation relating to the duties of flight engineers;

(vii) Procedures in the event of power plant or system malfunction or emergencies particularly in the event of fire;

(viii) Knowledge of varying meteorological conditions and their effect on aircraft, power plant operations;

(ix) Detailed knowledge of flight/operation manuals, including the knowledge of the functioning of the aircraft systems and other components installed in the systems;

(x) Procedures of airworthiness checks, defects reporting, pre-flight inspection, types of fuel precautions during refuelling and use of external power.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — Licence may be renewed for a period not exceeding twelve months from the date of a successful medical examination.

4. Licence shall indicate the type of aircraft on which the holder is entitled to fly in the capacity of a student flight engineer.

5. Extension of aircraft rating. — For extension of aircraft rating to include an additional type of aircraft, an applicant shall have completed a flight engineer's ground course of instructions as per para 7.2 approved by the Director General and passed a written examination subsequent to successful completion of the approved course, in aircraft engine and systems pertaining to the type of aircraft for which extension of aircraft rating is desired.

6. Privileges.— Subject to the validity of endorsements and ratings in the licence, the privileges of the holder of a student flight engineer's licence shall be to act as a student flight engineer on any type of aircraft entered in aircraft rating of his licence and which has separate flight engineer's station, provided that :

(a) he shall so act at all times under personal supervision of a flight engineer and solely for the purpose of gaining flight experience required for obtaining a flight engineer's licence;

(b) he shall not act as a student flight engineer of a transport aircraft carrying passengers unless he has satisfactorily completed a course of training for a minimum of ten hours on local training flights or non-passenger carrying flight during which he shall have carried out not less than ten take-offs and ten landings and he has been certified fit by an examiner to operate as student flight engineer on the type of transport aircraft carrying passengers. Out of the ten hours stipulated as training experience, not more than eight hours shall be on an approved synthetic device landing carried out on an approved synthetic device shall not count towards the ten landings referred to above.

7. Flight Engineer's Ground Course of Instructions.— as referred to in para 1(d) shall consist of : (i) Basic Course, (ii) Type Course, as per the details given in para 7.1 below :

7.1 Basic Course: The duration of the course shall be decided by the Director General, keeping in view the educational and experience background of trainees and course shall consist of the following subjects:

(a) Aircraft rules and civil airworthiness requirements in so far as duties of flight engineers are concerned.

(b) Theory of flight.

(c) Properties of air.

(d) Basic airframe and associated systems.

(e) Basic engine— gas turbine engine or piston engine including propeller system as applicable.

(f) Basic electrical.

(g) Ground instruments.

(h) Ground handling and servicing procedures.

(i) Weight and balance.

(j) Emergency equipments.

(k) Fuel Systems.

(l) Ice and rain protection.

7.2 Type Course— The duration of the course shall be as approved by the Director General of keeping in view complexity of aircraft and shall cover the following subjects:—

(a) Aircraft systems and accessories including malfunction analysis.

(b) Aircraft engines— Gas turbine engine or piston engine, including propeller system as applicable, including malfunction analysis.

(c) Fuel management.

(d) Ground handling and servicing procedures.

(e) Weight and balance.

(f) Use of cockpit list/minimum equipment list.

(g) External and internal pre-flight checks.

(h) Normal operation procedures.

(i) Alternate or emergency operating procedures.

(j) Aircraft performance.

(k) Documents relating to aircraft airworthiness.

(l) Emergency equipment.

(m) Fire protection systems.

(n) Aircraft system, power plants systems, instrument system, electrical system operating limitation.

(o) Ice and rain protection.

(p) Landing gear and breaking system.

(q) A general knowledge of normal, abnormal and emergency use of radio, communication, navigation and radar systems.

8. Exemption.— Where an applicant produces acceptable evidence that he has attended a ground course of instructions or has passed Aircraft Maintenance Engineer's Licence examinations of at least equal standards in any subject specified earlier in this section, he may be granted exemption from the requirements of paras 7.1 and 7.2, as applicable, by the Director General.

SECTION X

FLIGHT ENGINEER'S LICENCE

1. Requirement for the issue/extension of licence. — An applicant for issue/extension of flight engineer's licence shall satisfy the following requirements—

(a) He must have a current Student Flight Engineer's Licence on the type of aircraft which is desired to be included in the aircraft rating of his flight engineer's licence.

(b) Medical fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from an approved Medical Board after undergoing a medical examination during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under rule 78.

(c) Experience— An applicant shall produce evidence of having completed within a period of twelve months immediately preceding the date of his application for licence hundred hours of flying experience on the type of aircraft desired to be included in the licence. Out of this flying experience not more than fifty hours shall be obtained on an approved synthetic flight trainer.

(d) Skill— He shall have demonstrated his competency as a flight engineer to the satisfaction of Director General of Civil Aviation approved Examiner by undergoing the following tests on the type of aircraft to which the application relates within a period not exceeding six months immediately preceding the date of such application:

(i) Normal Operations— A check on representative air route covering

— pre-flight inspection;

— refuelling procedure;

— inspection of appropriate maintenance documents;

— all normal procedure applicable to his duties as specified in the relevant parts of Operations Manual, crew co-operation; and

— defect reporting.

(ii) Abnormal and alternate (stand by) operation— A check on his ability to recognise abnormal functioning of systems and use of alternate (stand by) procedures.

(iii) Emergency procedures— Demonstration of practical knowledge of emergency procedures and the ability to take appropriate action in the event of engine failure occurring particularly during take-offs and landings.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — The licence may be renewed on receipt of satisfactory evidence of an applicant—

(a) having undergone a successful medical examination in accordance with clause (b) of paragraph 1;

(b) having satisfactorily completed not less than twenty hours of Flight time as a flight engineer within a period of six months immediately preceding the date of application for renewal or in lieu thereof having completed flight tests as laid down in clause (d) of paragraph 1 within the same period.

4. Aircraft rating. — The licence shall indicate the type of aircraft the holder is entitled to fly in the capacity of a flight engineer.

5. Extension of aircraft rating. — For extension of aircraft rating to include an additional type of aircraft, an applicant shall be required to produce evidence of—

(a) having a current student flight engineer's licence on the type of aircraft which is desired to be included in the aircraft rating of his licence;

(b) having completed within a period of twelve months immediately preceding the date of the application for extension of aircraft rating, fifty hours of flying experience on the type of aircraft desired to be included in his licence. Out of this flying experience not more than twentyfive hours shall have been obtained on an approved synthetic flight trainer.

(c) having successfully completed the flight test as laid down in clause (d) of paragraph 1 in respect of the type of the aircraft for which the aircraft rating is desired, within a period of six months immediately preceding the date of the application for extension of aircraft rating.

6. Privileges. — Subject to the endorsements and rating in the licence, the privileges of the holder of a flight engineer's licence shall be to act as flight engineer in any aircraft of a type specified in the aircraft rating of his licence provided during the preceding twelve months he has demonstrated his competency as per para 1(d) (ii) and (iii) above, to an approved examiner, to undertake duties of flight engineer in the type of aircraft or in an approved flight simulator.

SECTION Y

FLIGHT RADIO TELEPHONE OPERATOR'S LICENCE

1. Requirements for issue of licence. — An applicant for a Flight Radio Telephone Operator's Licence shall satisfy the following requirements: -

(a) Age— He shall be not less than eighteen years of age on the date of application;

(b) Educational Qualification— He shall have passed class ten plus two or its equivalent examination from a recognised Board/University.

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma a certificate of physical fitness from either an approved medical practitioner or an approved medical Board after undergoing a medical examination during which he shall have established his medical fitness on the basis of compliance with the requirements as notified by the Director General under rule 78;

(d) Knowledge/Technical Qualifications— He shall produce a valid Radio Telephone Operator (Restricted) Certificate and Licence issued under these rules;

(e) He shall produce satisfactory evidence of having completed not less than two months of satisfactory experience as a Flight Radio Telephone Operator and obtained experience of at least ten hours during the proceedings twelve months in an aircraft equipped with radio apparatus in accordance with rule 59:

Provided that an applicant who has not had the experience as required above may be granted a provisional licence for a period not exceeding one year in order to enable him to obtain the necessary experience :

Provided further that an applicant who is licenced flight crew will not be required to produce evidence of experience.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Privileges. — Subject to the endorsements in the licence, the privileges of the holder of a Flight Radio Telephone Operator's Licence shall be to act as a Flight Radio Telephone Operator on any aircraft equipped with radio apparatus in accordance with rule 59 including radio apparatus which communicates by radio telephony, except that the holder of a provisional licence shall, at all times, operate under the supervision of a person holding a Flight Radio Telephone Operator's Licence.

SECTION Z

FLIGHT RADIO TELEPHONE OPERATOR'S (RESTRICTED) LICENCE

1. Requirements for issue of licence. — An applicant for a Flight Radio Telephone Operator's (Restricted) Licence shall satisfy the following requirements—

(a) Age— He shall be not less than sixteen years of age on the date of application.

(b) Educational Qualifications— He shall have passed class ten or its equivalent examination from a recognised Board.

(c) Medical Fitness— He shall produce on a prescribed proforma an assessment of medical fitness from an approved medical practitioner in accordance with rule 78. The period of validity of the medical assessment shall be as prescribed in rule 79.

(d) Knowledge— He shall pass a written examination and practical test in accordance with the syllabus as prescribed by Director General.

(e) Experience— He shall be the holder of a Student Pilot's Licence (Aeroplanes, Helicopters, Gliders, Microlights, Light Sport Aircraft or Balloons) or a Private Pilot's Licence (Aeroplanes or Helicopters) or a Pilot's Licence (Microlight, Light Sport Aircraft, Gliders or Balloons).

(f) Skill— He may, if so necessary, be subjected to a flight check to show his competency in operation of Flight Radio Telephone apparatus on board an aircraft.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 79.

3. Renewal. — A licence will be renewed on production of satisfactory evidence of—

(a) having undergone a medical examination in accordance with para 1(c).

(b) Having satisfactorily completed not less than five hours of ~~sole~~ flight time on an aircraft fitted with radio telephone apparatus for two-way communication during which he had operated the radio telephone apparatus or in lieu thereof meets all the requirements for initial issue of this licence.

4. Privileges. — Subject to the endorsement in the licence, the privileges of a holder of a Flight Radio Telephone Operator's (Restricted) Licence shall be to operate radio telephone apparatus on board an aircraft for two-way communications on VHF.

SCHEDULE II

AIR TRAFFIC SERVICES PERSONNEL

(See Part IV)

SECTION A

GENERAL

1. Application for grant of a licence or rating. — (a) The application for issue or renewal of a licence or rating shall be made to the Director General on a specified proforma, and shall be accompanied by

- (i) an assessment of medical fitness issued by the approved medical authority or Director General;
- (ii) An unmounted photograph of size 3 cms X 4 cms of the applicants head (uncovered) and shoulders in front view;
- (iii) Class X certificate/ marks sheet of a recognized Board or its equivalent or the Birth Certificate issued by a Municipal Corporation or Committee as proof of age;
- (iv) payment of the specified fee;
- (v) Proof of meeting the educational qualification, knowledge and experience requirements; and
- (vi) Any other information required by the Director General.

(b) The date of application shall be the date on which the application is received in the Directorate General of Civil Aviation.

(c) The licences and ratings specified in this Schedule shall be issued in the name as entered in the Class X certificate/ marks sheet of a recognised Board or its equivalent.

2. Application for renewal of licence. — (a) The application for renewal of a licence or rating shall be made on a specified proforma to the Director General or to any other authority designated by him in this behalf, and shall be accompanied by

- (i) an assessment of medical fitness issued by the Director General referred to in rule 91;
- (ii) a statement of the recency experience duly authenticated by the person in-charge of the concerned Air Traffic Services Units;
- (iii) payment of the specified fee; and
- (iv) any other information required by the Director General.

(b) The date of application shall be the date on which the application is received in the Directorate General of Civil Aviation.

3. Examination. — (a) The applicant for issue of a Student Air Traffic Controller's Licence or Air Traffic Controller's Licence or a rating shall be required to pass the examinations conducted in the manner specified by the Director General:

Provided that when two air traffic controller ratings are sought concurrently, the licence holder shall meet the examination requirements of both the ratings.

(b) The candidate shall, on demand by the examiner, furnish proof for his identification before the examination.

(c) An applicant who fails in any examination shall not be permitted to appear for re-examination within a period of at least two weeks from the date of examination.

4. Assessment by the examiner or Board. — For getting an endorsement, the holder of a Student Air Traffic Controller's Licence or an Air Traffic Controller's Licence shall be assessed by an examiner or a Board, appointed by the Director General or an organisation under the control of the Government duly authorised by the Director General:

Provided that when two air traffic controller ratings are sought concurrently, the licence holder shall meet the skill requirements of both the ratings.

5. Validity of examination and experience. — (a) The applicant for a licence or rating shall have passed the examination for issuing a licence or rating within a period of not more than three years preceding the date of application.

(b) The application for a rating shall be made within six months from the completion of experience specified in Sections D, E, F, G, H and I:

Provided that the applicant shall have completed at least 10 hours of experience in preceding six months from the date of application.

(c) In case the validity of an examination expires on a holiday, it shall be automatically extended to the next working day.

6. Experience requirement. — (a) The applicant shall have satisfactorily completed an approved training course; and

(b) The holder of a Student Air Traffic Controller's Licence or an Air Traffic Controller's Licence shall be required to undergo the on the-job training in the actual control of air traffic under the supervision of an instructor for the period and duration of hours specified in the relevant Section of this Schedule for grant of a particular rating:

Provided that when an applicant already holds the rating of any other unit at the same air traffic services station, or the same rating of another air traffic services station, on being satisfied and subject to the conditions specified by the Director General, on the basis of traffic volume of the air traffic unit for which the rating is being sought and experience of the licence holder, the licensing authority may approve the on-the-job training of a shorter period and duration of hours than the one specified in the relevant section of this Schedule:

Provided further that when two air traffic controller ratings are sought concurrently, the licence holder shall meet the experience requirements of the rating which requires the higher experience for such rating.

Explanation. — For the purpose of this paragraph, instructor means an air traffic control (ATC) on-the-job training instructor (OJTI).

7. Conditions precedent to exercise of privileges. — (a) No person holding a current Air Traffic Controller's Licence shall exercise the privileges of his licence or rating unless he meets competency, recency and language proficiency requirement and medical standards, as applicable to him in accordance with these rules:

Provided that in case the recency or competency requirements cannot be completed due to insufficient movements or watch hours then the licence holder shall complete minimum ten hours of simulated exercises including emergencies and shall also undergo a skill assessment for respective rating in not more than ten consecutive days of commencement of simulated exercises.

(b) The holder of a licence shall not exercise the privilege of their licence and related ratings while under the influence of alcohol or any psychoactive substance, which might render him unable to safely and properly exercise the privileges of the licences and ratings.

8. Recency requirement. — A licence holder is considered to be recent in respect of rating and endorsement on his licence if he has worked for minimum ten hours in respect of a particular ratings during preceding six months.

9. Language proficiency. — (a) An applicant for grant of Student Air Traffic Controller's Licence or Air Traffic Controller's Licence shall have the ability to speak and understand the English language used for radiotelephony communications to the level of proficiency specified by the Director General.

(b) The level of proficiency shall be evaluated in accordance with the procedures specified by the Director General.

(c) The licencing authority shall indicate the level of proficiency in the licence.

SECTION B

STUDENT AIR TRAFFIC CONTROLLER'S LICENCE

1. Requirements for issuing licence. — An applicant for a Student Air Traffic Controller's Licence shall satisfy the following requirements, namely:

(a) Age— He shall not be less than twenty years of age on the date of application.

(b) Educational qualification— He shall have passed a degree in following:

(i) Bachelor of Science with Physics and Mathematics; or

(ii) Bachelor of Science (Honours in Physics); or

(iii) Bachelor of Science (Honours in Mathematics); or

(iv) an equivalent examination to (i) or (ii) or (iii), above from a recognized University; or

(v) Bachelor of Engineering or a Bachelor of Technology in any discipline with physics

and mathematics as subject in any one of the semesters; or

(vi) shall hold a valid Indian Commercial Pilot's Licence.

(c) Medical fitness— He shall hold a valid medical fitness assessment issued by the Director General as referred to in rule 91.

(d) Knowledge— He shall have demonstrated the required level of knowledge by passing a written examination in the following subjects, namely:

(i) Air law— The provisions of the Bharatiya Vayuyan Niyam, 2025, civil aviation requirements and any other circulars or instructions relevant to the air traffic control;

(ii) Air traffic control equipment— Principles, use and limitations of equipment used in air traffic control;

(iii) General Knowledge— Principles of flight; principles of operation and functioning of aircraft and Remotely Piloted Aircraft System (RPAS), engines and systems; aircraft performance relevant to air traffic control operations;

(iv) Human performance— Human performance relevant to air traffic control including principles of threat and error management;

(v) Meteorology— Aeronautical meteorology, use and appreciation of meteorological documentation and information, origin and characteristic of weather phenomena affecting flight operations and safety, altimetry;

(vi) Navigation— Principles of air navigation, principles, limitation and accuracy of navigation systems and visual aids; and

(vii) Operational procedures— Air traffic control, communication, radio-telephony and phraseology procedure (routine, non-routine and emergency), use of relevant aeronautical documentation, safety practices associated with flight.

(e) Experience— He shall have successfully completed an approved training course from an approved training organization and pass the relevant examination, and also completed an approved course of initial training in the rating or discipline relating to any of the rating from an approved organization.

2. Validity. — The licence shall be valid for the period specified in rule 94 and shall lapse on the holder acquiring an Air Traffic Controller's Licence.

3. Renewal. — The licence may be renewed for a period not exceeding three years from the date of fresh medical examination as specified in clause (c) of paragraph 1.

4. Privileges. — Subject to the validity of licence, the holder of a Student Air Traffic Controller's Licence may perform duty as an air traffic controller in a particular air traffic control unit in order to complete the requirement of on-the-job-training for the purpose of qualifying for endorsement of such rating on his licence:

Provided that he shall perform duty

(i) at all times under the direct supervision of an authorised instructor rated on that air traffic control unit; and

(ii) in an air traffic control unit for which he has successfully completed an approved training course.

SECTION C

AIR TRAFFIC CONTROLLER'S LICENCE

1. Requirements for issuing licence. — An applicant for an Air Traffic Controller's Licence shall satisfy the following requirements, namely:

- (a) Age— He shall not be less than twenty one years of age on the date of application.
- (b) Educational qualification— He shall have passed a degree in following:
 - (i) Bachelor of Science with Physics and Mathematics; or
 - (ii) Bachelor of Science (Honours in Physics); or
 - (iii) Bachelor of Science (Honours in Mathematics); or
 - (iv) an equivalent examination to (i) or (ii) or (iii), above from a recognized University; or
 - (v) Bachelor of Engineering or a Bachelor of Technology in any discipline with physics and mathematics as subject in any one of the semesters; or
 - (vi) shall hold a valid Indian Commercial Pilot's Licence.
- (c) Medical fitness— He shall hold a valid medical fitness assessment issued by the Director General as referred to in rule 91.
- (d) Knowledge— (i) He shall hold a valid Student Air Traffic Controller's Licence.
 (ii) He shall have passed the examination for obtaining at least one rating for a particular air traffic control unit as specified in Sections D, E, F, G, H and I of this Schedule.
- (e) Experience— He shall produce a certificate of his
 - (i) having satisfactorily completed an approved training course for applicable rating; and
 - (ii) having accomplished not less than three months of satisfactory service engaged in the actual control of air traffic under the supervision of an appropriately rated instructor.

Explanation. — For the purpose of this clause, the experience specified in Sections D, E, F, G, H and I may be counted as part of the experience required under this Section.

2. Validity. — The licence shall be valid for a period as specified in rule 94.

3. Renewal. — The licence shall be renewed for a period specified in rule 94 subject to the applicant holding a valid medical fitness assessment and at least one valid rating.

4. Privileges. — Subject to the validity of licence, the holder of an Air Traffic Controller's Licence may perform duty as an air traffic controller in any air traffic control unit which is included in his licence as rating.

SECTION D

AERODROME CONTROL RATING

1. Requirements for issuing rating. — An applicant for an Aerodrome Control Rating shall satisfy the following requirements, namely:

- (a) Knowledge— He shall hold either a Student Air Traffic Controller's Licence or an Air Traffic Controller's Licence and shall have demonstrated a level of knowledge by passing the examination in the following subjects in relation to the relevant Aerodrome Control Tower, namely:
 - (i) Aerodrome lay out, physical characteristics and visual aids,
 - (ii) Airspace structure,
 - (iii) Applicable rules, procedures and source of information,
 - (iv) Air navigation facilities,
 - (v) Air traffic control equipment and its use,
 - (vi) Terrain and prominent landmarks,

- (vii) Characteristics of air traffic,
- (viii) Weather phenomena,
- (ix) Emergency, search and rescue plans, and
- (x) Any other subject considered appropriate for the particular Air Traffic Services unit.

(b) Experience— He shall produce a certificate of his

(i) having satisfactorily completed an approved training course for applicable rating; and

(ii) having undergone on-the-job training for a period of not less than one and a half month, during which at least ninety hours of training has been completed, at the unit for which the rating is sought.

(c) Skill— He shall have been assessed successful by a Board or examiner regarding his skill, judgement and performance to provide a safe, orderly and expeditious aerodrome control service, including the recognition and management of threats and errors and the assessment shall be conducted as soon as possible after the completion of on-the-job training requirement.

2. Validity. — The rating shall become invalid if an air traffic controller has not exercised the privileges of the rating for a period exceeding six months.

3. Revalidation. — The rating shall be revalidated as provided in rule 98.

4. Privileges. — (a) The privileges of the holder of the rating shall be to provide or to supervise the provision of Aerodrome Control Service at the aerodrome for which he is rated.

(b) Before exercising the privileges, the holder of the rating shall be familiar with all pertinent and current information.

SECTION E

APPROACH CONTROL PROCEDURAL RATING

1. Requirements for issuing rating. — **1. Requirements for issuing rating.** An applicant for an Approach Control Procedural Rating shall satisfy the following requirements, namely:-

(a) Knowledge— He shall hold an Air Traffic Controller's Licence or a Student Air Traffic Controller's Licence and shall have demonstrated the required level of knowledge by passing the examination at least in the following subjects for Approach Control Unit at a particular place, namely:

- (i) Airspace structure;
- (ii) Applicable rules, procedures and source of information;
- (iii) Air navigation facilities;
- (iv) Air traffic control equipment and its use;
- (v) Terrain and prominent landmarks;
- (vi) Characteristics of air traffic and traffic flow;
- (vii) Weather phenomena;
- (viii) Emergency and search and rescue plans;
- (ix) Any other subject considered appropriate for the particular Air Traffic Services unit.

(b) Experience— He shall produce a certificate of his

(i) having satisfactorily completed an approved training course for applicable rating; and

(ii) having undergone on-the-job training for a period of not less than three months, during which at least one hundred and eighty hours of training has been completed, at the unit for which the rating is sought.

(c) Skill— He shall have been assessed successful by a Board or examiner regarding his skill, judgement and performance to provide a safe, orderly and expeditious approach control service, including the recognition and management of threats and errors and the assessment shall be conducted as soon as possible after the completion of on-the-job training requirement.

2. Validity. — The rating shall become invalid if an air traffic controller has not exercised the privileges of the rating for a period exceeding six months.

3. Revalidation. — A rating shall be revalidated as provided in rule 98.

4. Privileges. — (a) The privileges of the holder shall be to provide or to supervise the provision of Approach Control Service within the airspace jurisdiction or portion thereof of the unit for which he is rated.

(b) Before exercising the privileges, the holder of the rating shall be familiar with all pertinent and current information.

SECTION F

APPROACH CONTROL SURVEILLANCE RATING

1. Requirements for issuing rating. — An applicant for an Approach Control Surveillance Rating shall satisfy the following requirements, namely:

(a) *Knowledge*— He shall hold an Air Traffic Controller's Licence or a Student Air Traffic Controller's Licence and shall have demonstrated the required level of knowledge by passing examination in at least the following subjects in relation to the area of responsibility at a particular place, namely:

- (i) Airspace structure;
- (ii) Applicable rules, procedures and source of information;
- (iii) Air navigation facilities;
- (iv) Air traffic control equipment and its use;
- (v) Terrain and prominent landmarks;
- (vi) Characteristics of air traffic and traffic flow;
- (vii) Weather phenomena;
- (viii) Emergency and search and rescue plans;
- (ix) Principles, use and limitations of applicable Air Traffic Services Surveillance Systems and associated equipment;
- (x) Procedures for the provision of Air Traffic Services Surveillance Service, as appropriate, including procedures to ensure appropriate terrain clearance;

(xi) Any other subject considered appropriate for the particular Air Traffic Services unit.

(b) *Experience*— He shall produce a certificate of his

(i) having satisfactorily completed an approved training course on the surveillance system; and

(ii) having undergone on-the-job training for a period of not less than three months, during which at least one hundred and eighty hours of training has been completed, at the unit for which the rating is sought:

Provided that the requirement as specified in sub-clause (i) shall not be required for an air traffic controller holding or having held an Approach/Area Surveillance Rating for any other aerodrome.

(c) *Skill*— He shall have been assessed successful by a Board or examiner regarding his skill, judgement and performance to provide a safe, orderly and expeditious approach control service, including the recognition and management of threats and errors and the assessment shall be conducted as soon as possible after the completion of on-the-job training requirement.

2. Validity. — The rating shall become invalid if an air traffic controller has not exercised the privileges of the rating for a period exceeding six months.

3. Revalidation. — A rating shall be revalidated as provided in rule 98.

4. Privileges. — (a) The privileges of the holder shall be to provide or to supervise the provision of Approach Control Service with the use of applicable Air Traffic Services surveillance systems for the aerodrome or aerodromes for which he is rated, within the airspace or portion thereof, falling under the jurisdiction of the unit providing Approach Control Service.

(b) Before exercising the privileges, the holder of the rating shall be familiar with all pertinent and current information.

SECTION G

AREA CONTROL PROCEDURAL RATING

1. Requirements for issuing rating. — An applicant for an Area Control Procedural Rating shall satisfy the following requirements, namely:

(a) *Knowledge*— He shall hold an Air Traffic Controller's Licence or a Student Air Traffic Controller's Licence and shall have demonstrated the required level of knowledge by passing the examination in the following subjects in relation to the relevant Area Control Unit, namely:

- (i) Airspace structure;
- (ii) Applicable rules, procedures and source of information;
- (iii) Air navigation facilities;
- (iv) Air traffic control equipment and its use;
- (v) Terrain and prominent landmarks;
- (vi) Characteristics of air traffic and traffic flow;
- (vii) Weather phenomena;
- (viii) Emergency and search and rescue plans;

(ix) Any other subject considered appropriate for the particular Air Traffic Services unit.

(b) Experience—He shall produce a certificate of his

(i) having satisfactorily completed an approved training course for applicable rating; and

(ii) having undergone on-the-job training for a period of not less than three months, during which at least one hundred and eighty hours of training has been completed, at the unit for which the rating is sought:

(c) Skill— He shall have been assessed successful by a Board or examiner regarding his skill, judgement and performance to provide a safe, orderly and expeditious area control service, including the recognition and management of threats and errors and the assessment shall be conducted as soon as possible after the completion of on-the-job training requirement.

2. Validity. — The rating shall become invalid when an air traffic controller has not exercised the privileges of the rating for a period exceeding six months.

3. Revalidation. — A rating shall be revalidated as provided in rule 98.

4. Privileges. — (a) The privileges of the holder shall be to provide or to supervise the provision of Area Control Service within the airspace jurisdiction of the control area or portion thereof for which he is rated.

(b) Before exercising the privileges, the licence holder shall be familiar with all pertinent and current information.

SECTION H

AREA CONTROL SURVEILLANCE RATING

1. Requirements for issuing rating. — An applicant for an Area Control Surveillance Rating shall satisfy the following requirements, namely:

(a) *Knowledge*—He shall be the holder of an Air Traffic Controller's Licence or an Student Air Traffic Controller's Licence and shall have demonstrated the required level of knowledge by passing the examination in at least the following subjects in relation to the area of responsibility of the particular unit, namely:

(i) Airspace structure;

(ii) Applicable rules, procedures and source of information;

(iii) Air navigation facilities;

(iv) Air traffic control equipment and its use;

(v) Terrain and prominent landmarks;

(vi) Characteristics of air traffic and traffic flow;

(vii) Weather phenomena;

(viii) Emergency and search and rescue plans;

(ix) Principles, use and limitations of applicable Air Traffic Services Surveillance Systems and Associated equipment;

(x) Procedures for the provision of Air Traffic Services Surveillance Service, as appropriate, including procedures to ensure appropriate terrain clearance;

(xi) Any other subject considered appropriate for the particular Air Traffic Services unit.

(b) *Experience*— He shall produce a certificate of his having

- (i) satisfactorily completed an approved training course on the surveillance system;
- (ii) undergone on-the-job training for a period of not less than three months, during which at least one hundred and eighty hours of training has been completed, at the unit for which the rating is sought:

Provided that the requirement as specified in sub-clause (i) shall not be required for an air traffic controller holding or having held an Approach/Area Surveillance Rating for any other aerodrome.

(c) **Skill**— He shall have been assessed successful by a Board or examiner regarding his skill, judgement and performance to provide a safe, orderly and expeditious area control service, including the recognition and management of threats and errors and the assessment shall be conducted as soon as possible after the completion of on-the-job training requirement.

2. Validity. — The rating shall become invalid when an air traffic controller has not exercised the privileges of the rating for a period exceeding six months.

3. Revalidation. — A rating shall be revalidated as provided in rule 98.

4. Privileges. — (a) The privileges of the holder shall be to provide or to supervise the provision of Area Control Service with the use of applicable air traffic services surveillance systems, within the control area or portion thereof, for which the licence holder is rated.

(b) Before exercising the privileges, the licence holder shall be familiar with all pertinent and current information.

SECTION I

OCEANIC CONTROL RATING

1. Requirements for issuing rating. — An applicant for an Oceanic Control Rating shall satisfy the following requirements, namely:—

(a) **Knowledge**— He shall be the holder of an Air Traffic Controller's Licence or a Student Air Traffic Controller's Licence and shall have demonstrated a level of knowledge by passing the examination at least in the following subjects for an Oceanic Control Unit in the area of his responsibility at a particular place, namely:—

- (i) Airspace structure;
- (ii) Applicable rules, procedures and source of information;
- (iii) Air navigation facilities;
- (iv) Air traffic control equipment and its use;
- (v) Principles, uses and limitations of surveillance systems if any and associated equipment;
- (vi) Terrain and prominent landmarks;
- (vii) Characteristics of air traffic and traffic flow;
- (viii) Weather phenomena;
- (ix) Emergency and search and rescue plans;
- (x) Any other subject considered appropriate for the particular Air Traffic Services unit.

(b) **Experience**— He shall produce a certificate of his having –

(i) satisfactorily completed an area control training course;

(ii) undergone on-the-job training for a period of not less than three months during which at least one hundred and eighty hours of training has been completed, at the unit for which the rating is sought:

(c) Skill— He shall have been assessed successful by a Board or examiner regarding his skill, judgement and performance to provide a safe, orderly and expeditious air traffic control service, including the recognition and management of threats and errors in the Oceanic Control Center and the assessment shall be conducted as soon as possible after the completion of on- the-job training requirement.

2. Validity. — The rating shall become invalid when an air traffic controller has not exercised the privileges of the rating for a period exceeding six months.

3. Revalidation. — A rating shall be revalidated as provided in rule 98.

4. Privileges. — (a) The privileges of the holder shall be to provide or to supervise the provision of Oceanic Control Service within the airspace jurisdiction of Oceanic Control or portion thereof for which the licence holder is rated.

(b) Before exercising the privileges, the licence holder shall be familiar with all pertinent and current information.

SCHEDULE III

(See Part VI)

AERONAUTICAL TELECOMMUNICATION

1. Aeronautical facility requirements.— An applicant for certification of a communication, navigation, surveillance or air traffic management facility to be established or used at an Aeronautical Telecommunication Station shall establish a procedure to ensure that—

(i) each facility intended to be included in the certificate of the applicant before commissioning —

(a) is designed and installed to meet the applicable operational specification specified for that facility;

(b) conforms with the applicable system, characteristics and specification standards specified by the Director General;

(c) has been allocated a Radio Frequency Operating Licence in compliance with the Telecommunications Act, 2023 (44 of 2023) and rules made thereunder; and

(d) has been allocated an identification code or call sign.

(ii) each facility listed in the certificate of the applicant is installed with suitable power supplies and means to ensure continuity of operation appropriate to the needs of the air traffic service or radio navigation service being supported; and

(iii) an applicant for certification of communication, navigation and surveillance of air traffic management facility to be established or used at an Aeronautical Telecommunication Station who intends to operate a temporary aeronautical facility to carry out site tests shall establish a procedure for conducting those tests.

2. Communication, navigation and surveillance manual.— The communication, navigation and surveillance manual in addition to any other relevant information shall contain the following information and particulars, namely :—

(a) General.— General information including purpose and scope of the manual, management and organisation structure of the holder of the certificate, legal requirement for certification of communication, navigation, surveillance or air traffic management facility, conditions for the use of the certificate, availability of aeronautical information system for disseminating information regarding status of facility.

(b) Requirement of personnel.— (i) Appropriate details of proficient personnel to ensure each service listed in the certificate of the applicant in a safe, efficient, continuous and sustainable manner and the number of personnel required to maintain facilities shall be specified appropriately in the manual as per policy;

(ii) Procedure for employing or authorising proficient personnel, for maintenance and operation of the facility or to place into operational service any of the facility listed in the certificate which shall clearly specify the system to

(a) assess the competence of proficient personnel;

(b) maintain the continued competence of proficient personnel; and

(c) scope of authorisation for proficient personnel.

(c) Standards of communication, navigation, surveillance or air traffic management facility.— (i) Details of the technical standards relating to design, installation, commissioning and testing, operation and maintenance that are applicable to facility;

(ii) It shall also include any standard specified for such facility by the manufacturer;

(iii) Where compliance with a relevant standard is not achieved, the same shall be clearly indicated, and a statement of the reason for non-compliance and its impact on the service provided in terms of the performance of the facility and its impact on air traffic services and aircraft operation;

(d) Technical description of facility.— Basic performance descriptors (functional specification) for each of the communication, navigation, surveillance or air traffic management facility.

(e) Operation and maintenance plan.— Operation and maintenance plan for each of the communication, navigation, surveillance or air traffic management facility alongwith the documentation of the facility required by

the manufacturer, relevant documentations by International Civil Aviation Organisation or documents developed or varied by the holder of certificate based on its knowledge of the performance and maintenance requirements of each facility.

(f) Safety management system.— Information on systematic and appropriate safety management system to ensure that safety is maintained in the provision of the communication, navigation, surveillance or air traffic management facility.

(g) Test equipments .—(i) Details of test and measuring equipments, including their calibration status, necessary for the operation, performance, inspection, and maintenance, of all of its facilities;

(ii) The facility operation and maintenance plan or the instructions of operating and maintenance for each facility shall specify the test equipment requirements for each level of operation and maintenance.

(h) Interruption to service.—Details of the procedure to be used if operation of communication, navigation and surveillance of air traffic management facility is interrupted.

(i) Procedures.— Procedure for conducting all the activities related to installation, operation, maintenance and other matters of communication, navigation, surveillance facilities clearly specifying the duties and responsibilities of each concerned.

(j) Procedure for change.— (i) The procedure for change to be made for a facility, its operation and maintenance plan.

(ii) The change of procedure shall establish an appropriate authority within the holder of the certificate organisation to assess and authorise any changes to operation and maintenance procedures and the procedures for removal and return of facilities to operational service and;

(iii) The logistics support of services and the amendment of relevant documentation including the operations manual.

(k) Document control.—The manual shall describe the document control process of the holder of service certificate concerning the requirements in this regard.

(l) Quality control.— For the use and guidance of personnel, the details of information concerning policies, procedure, practice and quality control method relating to provision of communication, navigation, surveillance or air traffic management facilities and activities of that organisation.

(m) Security.— (i) The holder of certificate shall ensure that reasonable measures are made for the security of equipment and installation at aeronautical telecommunication stations.

(ii) The aeronautical telecommunication stations located outside the aerodrome shall also have provision of suitable security fencing.

SCHEDULE IV**GRANT OF AIR OPERATOR CERTIFICATE TO OPERATE SCHEDULED AIR TRANSPORT SERVICES**

[See sub-rule (1) and (2) of Rule 183 and Part VII]

1. Air Operator Certificate to operate Scheduled air transport services in pursuance of sub-rule (1) and (2) of rule 183 (hereinafter referred to as the Air Operator Certificate) may be granted either—

(i) to a citizen of India, or

(ii) to a company or a body corporate provided that—

(a) it is registered and has its principal place of business within India;

(b) the Chairman and at least two-thirds of its Directors are citizens of India; and

(c) its substantial ownership and effective control is vested in Indian nationals.

Explanation.— For the purposes of clause (c), the expression ‘Indian nationals’ includes a citizen of India who is residing outside India but shall not include an ‘Overseas Citizen of India Cardholder’ within the meaning of section 7A of the Citizenship Act, 1955 (57 of 1955) or ‘Persons of Indian Origin Cardholders’ deemed as ‘Overseas Citizen of India Cardholders’ under notification number 26011/01/2014-IC.I. dated 09th January, 2015 published in the Gazette of India, Extraordinary under Part I, Section 1 dated the 9th January, 2015.

2. The Director General shall be the authority to examine the applications for Air Operator Certificates and for issuing cancelling or suspending such Air Operator Certificates.

3. (1) An application for Air Operator Certificate shall be made to the Director General, not less than six months before the date on which it is proposed to commence the air transport services, in such form and manner as may be specified by the Director General which shall be signed by the applicant or by a person duly authorised in that behalf by the applicant and the application.

(2) The applicant shall, before making the application to the Director General, obtain a no objection certificate for his proposed air transport services from the Central Government by making an application to it in such form and manner as may be specified by the Director General.

(3) The Central Government shall consider the application for no objection certificate received under sub-paragraph (2) taking into account the factors such as the financial soundness of the applicant, his operational plan, the clearance from security angle of the applicant organisation including its Directors, and any other factor that may have a bearing on the proposed air transport services from policy angle.

(4) The no objection certificate granted by the Central Government shall be valid for a period of three years from the date of issue.

4. An Air Operator Certificate for air transport services under this Schedule may be granted in the following categories, namely: —

(a) scheduled air transport services (passenger);

(b) scheduled commuter air transport services (passenger); and

(c) scheduled Air Transport Services (Cargo).

Explanation. — The scheduled commuter air transport services shall be operated between airports and/or helipads as may be specified by the Director General from time to time.

5. Only multi-engine aircraft with maximum certified take off mass of not less than 5700 Kilograms in case of aeroplanes and 3175 Kilograms in case of helicopters shall be used for operations by the holder of the Air Operator Certificate under this Schedule and the aircraft shall meet the requirements as may be specified by the Director General, from time to time:

Provided that the operator of scheduled commuter air transport services (passenger) may use aircraft with certified take off mass from below 5700 Kilograms but not exceeding 40000 Kilograms:

Provided further that turbine-powered single engine aeroplane having maximum certified take off mass below 5700 Kilograms and turbine-powered single engine helicopter having maximum certified take off mass below 3175 Kilograms may be used for operations under the scheduled commuter air transport services subject to the following conditions, namely: —

- (i) the number of certified passenger seats shall not exceed nine;
- (ii) the aeroplane shall be equipped with minimum equipment for operation at night and instrument meteorological conditions; and
- (iii) the helicopter shall be flown under day Visual Flight Rules (VFR) only.

6. (1) The Director General shall consider the application for the Air Operator Certificate as speedily as possible and upon being satisfied that the applicant meets the laid down requirements, may grant the Air Operator Certificate subject to such conditions as may be specified therein.

(2) The Director General may, at any time, require the applicant to furnish any information which the Director-General considers necessary for deciding the application. The Director General may also require the applicant to produce evidence in support of any information that the applicant may have furnished.

7. The Air Operator Certificate shall be valid for a period not exceeding five years as may be specified therein and may be renewed by the Director General for a period not exceeding five years at a time upon being satisfied that the applicant has been performing the services under the certificate satisfactorily and has the capability to continue the services.

8. The Air Operator certificate shall contain such information as prescribed by the Director General.

9. The grant of Air Operator Certificate shall not be construed as in any way absolving any person from the obligation of complying with the provisions of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024), the Carriage by Air Act, 1972 (69 of 1972) or with the rules made there under or with any other statutory provisions.

10. Any schedule air transport service operated in accordance with this schedule shall comply with the safety requirements with respect to air routes, aircraft and aircrew specified by the Director General.

11. (1) If the Director General is satisfied that there is sufficient ground for doing so, he may, for reasons to be recorded in writing, cancel the Air Operator Certificate or suspend it for any specific period. He may also, during the investigation of any matter, suspend the Air Operator Certificate.

(2) Without prejudice to the generality of the power in sub-paragraph (1), the Director General may cancel or suspend the Air Operator Certificate for such period as he thinks fit, if he is satisfied—

(a) that any of the conditions of the Air Operator Certificate has not been complied with and the failure is due to any willful act or default on the part of the holder of the Air Operator Certificate or by any of his servants, or agents, irrespective of whether or not such willful act or default of the servant or agent was with the knowledge or approval of the holder of the Air Operator Certificate; or

(b) that the holder of the Air Operator Certificate has failed to establish a safe, efficient and reliable service; or

(c) that having regard to the financial resources of the holder of the Air Operator Certificate or the losses incurred by him, he cannot be relied upon to continue the operation of the service in a safe, efficient and reliable manner; or

(d) that the air operator certificate was obtained by fraud; or

(e) that the security clearance of the holder of Air Operator Certificate has been withdrawn or denied by the Central Government.

(3) Before any action is taken under sub-paragraph (1) or sub-paragraph (2), the Director General shall give to the holder of the Air Operator Certificate not less than fifteen days' notice in writing specifying the ground or grounds upon which it is proposed to cancel or, as the case may be, suspend the Air Operator Certificate and shall give him an opportunity of showing cause either in writing or by appearing in person before the Director General against the action proposed to be taken.

(4) Notwithstanding anything contained in sub-paragraph (3), the Director General, may, if he has reason to believe on reliable information that it is expedient in the interest of public safety so to do, summarily suspend the Air Operator Certificate with a view to make further enquiry and take action.

(5) The Air Operator Certificate shall cease to be in force from the date of such cancellation or suspension unless otherwise directed.

12. The Director General may, at any time, whether of his own motion or on application made by any party, correct clerical or typographical error in any of his orders arising from any accidental slip or omission.

13. Any Air Operator Certificate granted under this Schedule shall not be capable of being transferred or assigned except with the specific permission of the Director General:

Provided that in the event of death, or bankruptcy of the holder of the permit or of the appointment of a receiver, manager or trustee, in relation to the business of the holder, the person for the time being carrying on that business shall, if he makes an application within 14 days of the said event to the Director General for a new permit, be entitled to continue the operation of the scheduled air transport service until the application is disposed of, or unless the Director General has directed otherwise in the interest of public convenience.

14. (1) The Air Operator Certificate shall be kept at the principal office of the holder thereof and shall be produced for inspection on demand by any Magistrate, any Police Officer not below the rank of a Deputy Superintendent of Police, any officer of customs, any Gazetted officer of the Directorate General of Civil Aviation, or any other person authorised by the Central Government or the Director General by special or general order in writing in this behalf.

(2) A copy of the Air Operator Certificate shall be displayed at a conspicuous place in the principal traffic office of the holder of the Air Operator Certificate.

(3) On the expiration of an Air Operator Certificate, whether by efflux of time or in consequence of a decision of the Director General under this Schedule or when an Air Operator Certificate is suspended by the Director General, the holder shall surrender the Air Operator Certificate to the Director General for cancellation or endorsement as the case may be.

15. The holder of an Air Operator Certificate shall perform such services for conveyance of mail or any other items as specified by the Director General.

16. Every person to whom an Air Operator Certificate has been granted under this Schedule shall submit to the Director General in such form as may be specified by him:—

(a) monthly returns regarding the operation of the permitted air transport service and other air transport operations so as to reach the Director General not later than 45 days after the expiry of the month to which the return relates;

(b) annual return showing the financial results of the services or operations during each calendar year so as to reach the Director General not later than three months after the expiry of the year to which the return relates; and

(c) such other statements or returns as may be required by the Director General.

SCHEDULE V

(See rule 214)

Punishment and Compounding of Offences

1. Offences punishable under the Bharatiya Vayuyan Niyam, 2025 with imprisonment for a period which may extend to two years, or with fine which may extend to one crore rupees or with both.—

Table 1

Sl. No.	Nature of offence	Relevant rule
(1)	(2)	(3)
1.	Flying an aircraft without registration.	Clause (a) of rule 4
2.	Contravention of sub-rule (1) of rule 6.	Sub-rule (1) of rule 6
3.	Contravention of sub-rule (1) of rule 8.	Sub-rule (1) of rule 8
4.	Aerial survey from an aircraft in flight without permission.	Rule 10
6.	Contravention of clause (a) of rule 18.	Clause (a) of rule 18
7.	Contravention of sub-rule (1) of rule 19.	Sub-rule (1) of rule 19
8.	Contravention of the provisions of rule 25.	Rule 25
9.	Contravention of sub-rule (14) of rule 117.	Sub-rule (14) of rule 117
10.	Contravention of rule 168.	Rule 168

11.	Non-compliance with any of the provision of rule 169.	Rule 169
12.	Consumption of intoxicating and psychoactive substances in the course of flight.	Sub-rule (1) of rule 174
13.	Carriage of persons in unauthorised parts of aircraft without permission.	Rule 176
14.	Contravention of rule 179.	Rule 179
15.	Operation of a scheduled air transport service without permission.	Sub-rule (1) of rule 183
16.	Operation of non-scheduled air transport service without the special permission or Non-Scheduled Operator's Permit	Sub-rules (1) or (3) of rule 184
17.	Contravention of sub-rule (1) of rule 187.	Sub-rule (1) of rule 187
18.	Contravention of sub-rule (1) of rule 188.	Sub-rule (1) of rule 188
19.	Contravention of provisions of rule 208.	rule 208
20.	Obstructing any person acting in the exercise of his powers or in discharge of his duties under the provisions of these rules.	Rule 210
21.	Contravention of rule 211.	Rule 211.

2. Offences punishable under the Bharatiya Vayuyan Niyam, 2025 with fine which may extend to one crore rupees and amount for compounding thereof.—

Table 2

SI. No.	Nature of offence	Relevant rule	Amount for compounding of offence committed by individual (in rupees)
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Photography or videography at an aerodrome without permission.	Sub-rule (1) of rule 9	One Lakh
2.	Photography or videography from an aircraft in flight without permission.	Rule 10	Two Lakh
3.	Contravention of rule 16.	Rule 16	Five Lakh
4.	Contravention of clause (b) of rule 18.	Clause (b) of rule 18	Twenty-five Thousand
5.	Conduct of activities as mentioned in clause (a) of sub-rule (1) of rule 66 without obtaining prior approval under sub-rules (3), (4) or (8) of rule 66.	Sub-rules (3), (4) or (8) of rule 66	Five Lakh
6.	Non-surrender of Licence under sub-rule (3) of rule 70.	Sub-rule (3) of rule 70	Fifty Thousand
7.	Non-compliance with sub-rule (1) of rule 72 by a person (except Student Pilot of Flying Training Organisation) who has not been licenced under these rules.	Sub-rule (1) of rule 72	Twenty Lakh

8.	Contravention of rule 104.	Rule 104	Two Lakh
9.	Flying an aircraft in contravention of rule 112.	Rule 112	Five Lakh
10.	Contravention of sub-rule (1) of rule 121.	Sub-rule (1) of rule 121	Five Lakh
11.	Contravention of sub-rule (2) of rule 121.	Sub-rule (2) of rule 121	One Lakh
12.	Non-compliance with the direction to extinguish or screen false lights.	Rule 122	Two Lakh
13.	Contravention of sub-rule (1) of rule 123.	Sub-rule (1) of rule 123.	Five Lakh
14.	Non-compliance of sub-rule (2) of rule 123.	Sub-rule (2) of rule 123.	Ten Lakh
15.	Contravention of sub-rule (1) of rule 136.	Sub-rule (1) of rule 136	Fifty Thousand
16.	Contravention of sub-rule (2) of rule 136.	Sub-rule (2) of rule 136	Two Lakh
17.	Contravention of sub-rule (2) of rule 174 by the passenger.	Sub-rule (2) of rule 174.	Twenty-five Thousand
18.	Contravention of sub-rule (3) of rule 175	Sub-rule (3) of rule 175	Ten Thousand
19.	Contravention of sub-rule (1) of rule 185 by the person other than the person having any Licence or Certificate or Approval issued under these rules.	Sub-rule (1) of rule 185	Five Lakh

3. Where offence mentioned under Table 2, has been committed by the organisation, the amount for compounding of offences shall be as under.—

Table 3

Contravention committed by	Number of employees	Amount for compounding of offences (in rupees)
Organisation (Small)	Up to fifty employees	200% of the amount as provided for such offences by the individual in paragraph 1 and 2, as applicable.
Organisation (Medium)	More than fifty and up to one hundred employees	300% of the amount as provided for such offences by the individual in paragraph 1 and 2, as applicable.
Organisation (Large)	More than one hundred employees	400% of the amount as provided for such offences by the individual in paragraph 1 and 2, as applicable.

Note: — (1) “Individual” means a natural person.

(2) “Organisation” means a body corporate or an association of individuals whether registered or not.

(3) “Employee” means an individual appointed, employed or engaged by the organisation whether contractual, temporary or permanent.

4. Procedure for compounding of offences.—

- (a) An application for compounding of an offence shall be made by the applicant to the Director General or any officer specially empowered by the Central Government in this behalf in Form A along with the fee of one thousand rupees in the manner as laid down by the Director General.
- (b) On receipt of the application for compounding, such officer shall examine the application based on the documents submitted and submissions made in the application.
- (c) Such officer may call for any information, record or any other document from the applicant, if the same is considered relevant to the compounding proceedings and in case the contravener fails to submit the additional information or documents called for within the specified period, the application for compounding shall be liable for rejection.
- (d) Such officer may issue notice to all the concerned of the case to participate in the proceedings.
- (e) During the compounding proceedings, such officer after giving due opportunity to the applicant of being heard, shall determine the amount for compounding of offence in accordance with the Tables of paragraphs 2 and paragraph 3 and where the decision of such officer in respect the amount so determined is not acceptable to the applicant then the applicant shall submit the same in writing to such officer within three days or within such reasonable period as determined by such officer.
- (f) After such submission by the applicant or non-submission within such reasonable time, the compounding proceedings shall cease and the matter shall be proceeded further in accordance with the provisions of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024) and these rules and the Officer shall prepare a report in respect of these proceedings.
- (g) The amount for which the contravention is compounded shall be paid in the manner as specified by the Director General within the thirty days of the date of decision of compounding.
- (h) In case a person fails to pay the amount for compounding within thirty days of the order, he shall be deemed to have never made an application for compounding of any offence under the provisions of the Bharatiya Vayuyan Adhiniyam, 2024 (16 of 2024) and these rules.
- (i) The process of compounding of offences shall be completed expeditiously and not later than sixty days from the date of application and this period of sixty days may be extended up to ninety days by the Director General, for reasons to be recorded in writing, in exceptional circumstances.

FORM A (See rule 214) Application for compounding of Offence		
1.	Name(s) of the Applicant	
2.	Address	
3.	Email Address	
4.	Phone No.	
5.	The Authority before whom the case is pending :	
6.	Contravention of sections or rules	
7.	Brief facts of the case	
8.	Any other information relevant to the case	
9.	Prayer of the Applicant	
10.	Fee and transaction details	
11.	Attachment, if any	

Verification

I _____, the applicant, do hereby declare that what is stated above is true to the best of my information and belief.

Name and Signature of the Applicant

Date:

Place:

SCHEDULE VI
(See rule 215)
PENALTIES

1. Classification of severity levels of contravention and penalty thereof.—

SI. No.	Severity Level (in rupees)	Individual	Organisation (Small)	Organisation (Medium)	Organisation (Large)
			Up to fifty employees	More than fifty and up to one hundred employees	More than one hundred employees
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1.	Level 1	Ten Thousand	Fifty Thousand	Seventy-five Thousand	One Lakh
2.	Level 2	Twenty Thousand	One Lakh	One Lakh Fifty Thousand	Two Lakh Fifty Thousand
3.	Level 3	Fifty Thousand	Two Lakh	Three Lakh	Five Lakh
4.	Level 4	Seventy-five Thousand	Three Lakh	Five Lakh	Ten Lakh
5.	Level 5	One Lakh Fifty Thousand	Five Lakh	Ten Lakh	Twenty Lakh
6.	Level 6	Three Lakh	Seven Lakh Fifty Thousand	Fifteen Lakh	Thirty Lakh
7.	Level 7	Five Lakh	Ten Lakh	Twenty-five Lakh	Fifty Lakh
8.	Level 8	Ten Lakh	Twenty Lakh	Thirty-five Lakh	Seventy Lakh
9.	Level 9	Twenty Lakh	Thirty-five Lakh	Fifty Lakh	Eighty-five Lakh
10.	Level 10	Twenty-five Lakh	Fifty Lakh	Seventy-five Lakh	One Crore

Note: — (1) “Individual” means a natural person.

(2) “Organisation” means a body corporate or an association of individuals whether registered or not.

(3) “Employee” means an individual appointed, employed or engaged by the organisation whether contractual, temporary or permanent.

2. Contravention of rule(s) and severity level thereof, for determination of penalty amount by the designated officers or the appellate officer, as the case may be.—

Table 2

Sl. No.	Nature of contravention	Relevant rule (s)	Severity level of contravention/ violation/ non-compliance
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Contravention of rule 4	Rule 4	Level 10
2.	Non-carriage of documents as required by rule 5.	Rule 5	Level 4
3.	Contravention of sub-rule (1) of rule 6.	Sub-rule (1) of rule 6	Level 10
4.	Non-compliance with sub-rules (4) or (5) of rule 6.	Sub-rules (4) or (5) of rule 6	Level 6
5.	Contravention of sub-rules (1), (2) or (3) of rule 7.	Sub-rules (1), (2) or (3) of rule 7	Level 10
6.	Contravention of sub-rules (2), (3) or (4) of rule 8.	Sub-rules (2), (3) or (4) of rule 8	Level 5
7.	Contravention of sub-rule (1) of rule 8.	Sub-rule (1) of rule 8	Level 7
8.	Photography or videography at an aerodrome without permission.	Sub-rule (1) 9	Level 3
9.	Non-compliance of sub-rule (2) of rule 9	Sub-rule (2) of rule 9	Level 6
10.	Non-compliance of sub-rule (3) of rule 9	Sub-rule (3) of rule 9	Level 4
11.	Contravention of rule 10	Rule 10	Level 5
12.	Non-compliance with clause (i) and/or proviso of rule 11.	Clause (i) or proviso to rule 11	Level 10
13.	Non-compliance with clause (ii) or (iii) of rule 11.	Clause (ii) or (iii) of rule 11	Level 6
14.	Non-compliance with clause (iv) of rule 11	Clause (iv) of rule 11	Level 4
15.	Non-compliance with the rules of the air.	Rule 12	Level 3
16.	Contravention of directions issued under sub-rule (1) of rule 13.	Sub-rule (1) of rule 13	Level 8
17.	Contravention of rule 15	Rule 15	Level 8
18.	Contravention of rule 16.	Rule 16	Level 4
19.	Contravention of rules 20 or 21.	Rules 20 or 21.	Level 2
20.	Contravention of sub-rule (1) of rule 22.	Sub-rule (1) of rule 22	Level 4
21.	Contravention of sub-rule (1) of rule 23.	Sub-rule (1) of rule 23	Level 5

		rule 23	
22.	Contravention of sub-rule (2) of rule 23.	Sub-rule (2) of rule 23.	Level 4
23.	Contravention of any of the provision of rule 24	Rule 24	Level 7
24.	Contravention of rule 26.	Rule 26	Level 7
25.	Non-compliance of Airworthiness Directives issued under rule 35	Rule 35	Level 8
26.	Non-compliance of Special Condition issued under rule 36	Rule 36	Level 8
27.	Fly or assist in flying of aircraft without obtaining permission under clause (b) of rule 42.	Clause (b) of rule 42	Level 6
28.	Non-compliance with any of the provision of rule 37 other than the sub-clause (b) of clause (2) of rule 47.	Other than sub-clause (b) of clause (2) of Rule 47	Level 2
29.	Non-compliance of sub-clause (b) of clause (2) rule 47.	Sub-clause (b) of clause (2) of rule 47.	Level 7
30.	Contravention of any of the provision of rule 48.	Rule 48	Level 6
31.	Contravention of sub-rules (1) or (5) of rule 52.	Sub-rules (1) or (5) of rule 52	Level 7
32.	Non-compliance of approved maintenance schedules or approved maintenance system in respect of aircraft, aircraft component and items of equipment.	Sub-rule (1) of rule 53	Level 3
33.	Inspection and certification by un authorised persons.	Sub-rule (1) of rule 53	Level 6
34.	Contravention of sub-rule (2) of rule 53.	Sub-rule (2) of rule 53	Level 4
35.	Non-compliance of rule 54.	Rule 54	Level 6
36.	Non-compliance of any of the provision of rule 58.	Rule 58	Level 5
37.	Non-compliance with any of the provision of rule 59.	Rule 59	Level 5
38.	Non-compliance of sub-rule (1) of rule 61.	Sub-rule (1) of rule 61	Level 3
39.	Contravention of sub-rule (2) of rule 61.	Sub-rule (2) of rule 61	Level 7
40.	Non-compliance of sub-rule (1) of rule 62.	Sub-rule of rule 62	Level 5
41.	Contravention of sub-rules (2) or (4) of rule 64.	Sub-rules (2) or (4) of rule 64.	Level 6
42.	Noncompliance of sub-rule (3) of rule 64.	Sub-rule (3) of rule 64	Level 3

43.	Non-compliance with the provisions governing the issue and maintenance of log books.	Rule 65	Level 4
44.	Non-compliance of sub-rule (2) of rule 66 in respect of facilities including necessary equipment for tests and inspection aids.	Sub-rule (2) of rule 66	Level 5
45.	Non-compliance of sub-rule (2) of rule 66 in respect of qualified and trained staff.	Sub-rule (2) of rule 66	Level 7
46.	Conduct of activities as mentioned in clause (a) of sub-rule (1) of rule 66 without obtaining prior approval under sub-rules (3), (4) or (8) of rule 66.	Sub-rules (3), (4) or (8) of rule 66	Level 8
47.	Non-compliance of sub-rules (9) or (10) of rule 66.	Sub-rules (9) or (10) of rule 66.	Level 3
48.	Non-compliance of sub-rules (11) or (12) of rule 66.	Sub-rules (11) or (12) of rule 66	Level 4
49.	Non-compliance of sub-rule (13) of rule 66.	Sub-rule (13) of rule 66	Level 5
50.	Non-compliance with sub-rule (1) of rule 72 by a person (except Student Licence holder) holding licences, rating and medical fitness assessment issued under these rules but the validity of the same is either expired or the privileges of the same have been restricted under the provisions of these rules.	Sub-rule (1) of rule 72	Level 5
51.	Non-compliance with rule 73 (except Students Pilot Licence)	Rule 73.	Level 5
52.	Non-compliance with sub-rules (2) or (4) of rule 82.	Sub-rules (2) or (4) of rule 82	Level 4
53.	Contravention of any of the provision of rule 84.	Rule 84	Level 4
54.	Contravention of rule 87.	Rule 87	Level 2
55.	Contravention of sub-rule (1) of rule 88.	Sub-rule (1) of rule 88	Level 10
56.	Contravention of sub-rule (1) of rule 89.	Sub-rule (1) of rule 89	Level 8
57.	Non-compliance of rule 90.	Rule 90	Level 6
58.	Exercise of the privileges of the licence in the absence of a valid medical fitness assessment.	Rule 92	Level 5
59.	Contravention of any of the provision of rule 93.	Rule 93	Level 4
60.	Contravention of rule 95.	Rule 95	Level 3
61.	Non-compliance of sub-rule (1) of rule 96.	Sub-rule (1) of rule 96	Level 6
62.	Contravention of rule 97.	Rule 97	Level 4
63.	Contravention of rule 101	Rule 101	Level 3

64.	Non-compliance with any of the provision of rule 102.	Rule 102	Level 5
65.	Contravention of sub-rule (1) of rule 103.	Sub-rule (1) of rule 103	Level 4
66.	Contravention of rule 104.	Rule 104	Level 5
67.	Flying an aircraft in contravention of any of the provision of rule 113.	Rule 113	Level 7
68.	Non-compliance with any of the provision of rule 114.	Rule 114	Level 5
69.	Non-compliance of sub-rules (1), (2), (4) or (7) of rule 115.	Sub-rules (1), (2), (4) or (7) of rule 115	Level 7
70.	Non-compliance of sub-rules (3), (5), (6) or (8) of rule 115.	Sub-rules (3), (5), (6) or (8) of rule 115	Level 2
71.	Contravention of sub-rule (1) of rule 116	Sub-rule (1) of rule 116	Level 3
72.	Non-compliance of sub-rule (2) of rule 117 in respect of infrastructure and facilities	Sub-rule (2) of rule 117	Level 5
73.	Non-compliance of sub-rule (2) of rule 117 in respect of qualified and trained manpower including postholders, instructors or examiners.	Sub-rule (2) of rule 117	Level 7
74.	Non-compliance of sub-rule (3) of rule 117	Sub-rule (3) of rule 117	Level 5
75.	Non-compliance of sub-rule (10) of rule 117.	Sub-rule (10) of rule 117.	Level 5
76.	Non-compliance of sub-rule (11) of rule 117.	Sub-rule (11) of rule 117.	Level 3
77.	Contravention of sub-rule (14) of rule 117	Sub-rule (14) of rule 117	Level 8
79.	Contravention of sub-rule (4) of rule 119	Sub-rule (4) of rule 119	Level 5
80.	Contravention of sub-rules (1), (2) or (5) of rule 124.	Sub-rules (1), (2) or (5) of rule 124	Level 10
81.	Non-compliance any of the provision of rule 127.	Rule 127	Level 3
82.	Denial of access to an authorised person for inspection.	Sub-rule (2) of rule 128	Level 3
83.	Contravention of sub-rule (2) of rule 129	Sub-rule (2) of rule 129	Level 6
84.	For not maintaining an aerodrome in a fit state with adequate markings and not informing the Director General of any unserviceability.	Sub-rule (5) of rule 129	Level 5
85.	Contravention of sub-rule (2) of rule 138	Sub-rule (2) of rule 138	Level 6

86.	Contravention of sub-rule (2) of rule 140	Sub-rule (2) of rule 140	Level 2
87.	Non-compliance of sub-rule (3) of rule 140	Sub-rule (3) of rule 140	Level 6
88.	Non-compliance of rule 141	Rule 141	Level 2
89.	Non-compliance of rule 142	Rule 142	Level 2
90.	Non-compliance of rule 143	Rule 143	Level 2
91.	Non-compliance of rule 145	Rule 145	Level 2
92.	Non-compliance with any of the provision of rule 146.	Rule 146	Level 2
93.	Non-compliance of rule 147	Rule 147	Level 6
94.	Contravention of rule 148	Rule 148	Level 5
95.	For permitting or cause to be permitted any communication, navigation and surveillance of air traffic management equipment facility in an international aerodrome to be established or used without being certified by the Director General.	Sub-rule (1) of rule 149	Level 6
96.	Non-compliance with any of the provision of rule 152.	Rule 152	Level 3
97.	Non-compliance of sub-rules (2) or (4) of rule 155	Sub-rules (2) or (4) of rule 155	Level 5
98.	Non-compliance of rule 156.	Rule 156	Level 2
99.	Non-compliance of rule 157.	Rule 157	Level 2
100.	Non-compliance with any of the provision of rule 158.	Rule 158	Level 5
101.	Non-compliance with any of the provision of rule 159.	Rule 159	Level 3
102.	Non-compliance of rule 160.	Rule 160	Level 3
103.	Non-compliance of sub-rules (1) or (2) of rule 164	Sub-rules (1) or (2) of rule 164	Level 5
104.	Contravention of rule 165	Rule 165	Level 4
105.	Contravention of rule 168	Rule 168	Level 6
106.	Non-compliance with sub-rule (2) of rule 170.	Sub-rule (2) of rule 170	Level 3
107.	Non-compliance with sub-rule (3) of rule 170.	Sub-rule (3) of rule 170	Level 9
108.	Non-carriage of operational documents.	Rule 172	Level 4
109.	Contravention of sub-rule (1) of rule 173	Sub-rule (1) of rule 173	Level 5
110.	Contravention of sub-rule (2) of rule 174 by the Operator.	Sub-rule (2) of rule 174	Level 10
111.	Contravention of sub-rules (1) or (2) of rule 175.	Sub-rules (1) or	Level 2

		(2) of rule 175	
112.	Contravention of the conditions specified under proviso (b) of rule 176	Proviso (b) of rule 176	Level 6
113.	Contravention of sub-rule (1) of rule 177.	Sub-rule (1) of rule 177	Level 7
114.	Non-compliance of sub-rule (3) of rule 177.	Proviso of sub-rule (3) of rule 177.	Level 7
115.	Non-compliance of rule 178	Rule 178	Level 4
116.	Contravention of rule 179.	Rule 179.	Level 10
117.	Contravention of sub-rule (1) of operation of a scheduled air transport service without permission.	Sub-rule (1) of rule 183	Level 10
118.	Contravention of or non-compliance with any of the conditions specified in the order under sub-rule (2) of rule 183.	Sub-rule (2) of rule 183	Level 8
119.	Contravention of or non-compliance with the conditions attached to the permission under the bilateral agreement or to the temporary authorisation.	Sub-rule (3) of rule 183	Level 3
120.	Non-compliance with any of the term and condition imposed under rule 184.	Sub-rule (1) of rule 184	Level 6
121.	Operation of non-scheduled air transport service without the special permission or Non-Scheduled Operator's Permit	Sub-rules (1) or (3) of rule 184	Level 6
122.	Contravention of sub-rule (1) of rule 185 by the person having Directorate General of Civil Aviation licence or certificate or approval.	Sub-rule (1) of rule 185	Level 8
123.	Unauthorised use of aircraft for aerial work.	Rule 186	Level 8
124.	Contravention of sub-rule (1) of rule 187.	Sub-rule (1) of rule 187	Level 6
125.	Non-compliance of sub-rule (2) of rule 187.	Sub-rule (2) of rule 187	Level 5
126.	Contravention of sub-rule (1) of rule 188.	Sub-rule (1) of rule 188	Level 7
127.	Non-compliance of sub-rule (4) of rule 188.	Sub-rule (4) of rule 188	Level 4
128.	Contravention of sub-rule (1) of rule 189.	Sub-rule (1) of rule 189	Level 4
129.	Non-compliance of sub-rule (2) of rule 189.	Sub-rule (2) of rule 189	Level 6
130.	Contravention of sub-rule (1) of rule 190.	Sub-rule (1) of rule 190	Level 6
131.	Non-compliance of sub-rule (2) of rule 190.	Sub-rule (2) of rule 190	Level 6

		rule 190	
132.	Non-compliance of conditions specified under sub-rules (7) or (8) of rule 191	Sub-rules (7) or (8) of rule 191	Level 8
133..	Non-compliance of sub-rule (1) of rule 192.	Sub-rule (1) of rule 192	Level 6
134.	Non-compliance of sub-rule (2) of rule 192.	Sub-rule (2) of rule 192	Level 3
135.	Non-compliance of sub-rules (3), (4) or (5) of rule 192.	Sub-rules (3), (4) or (5) of rule 192	Level 3
136.	Non-compliance of directions issued under sub-rule (6) of rule 192.	Sub-rule (6) of rule 192	Level 6
137.	Non-compliance of rule 194.	Rule 194	Level 3
138.	Non-compliance with any of the provision of rule 195.	Rule 195	Level 3
139.	Non-compliance of sub-rule (1) of rule 196.	Sub-rule (1) of rule 196	Level 3
140.	Non-compliance of sub-rule (2) of rule 196.	Sub-rule (2) of rule 196	Level 1
141.	Non-compliance with any of the provision of rule 198.	Sub-rule(1), (2), (3), (4) or (5) of rule 198	Level 5
142.	Non-compliance of sub-rules (1) or (2) of rule 199.	Sub-rules (1) or (2) of rule 199.	Level 5
143.	Non-compliance of sub-rules (6) or (7) of rule 199.	Sub-rules (6) or (7) of rule 199.	Level 3
144.	Non-compliance of sub-rules (8), (9) or (10) of rule 199.	Sub-rules (8), (9) or (10) of rule 199.	Level 5
145.	Non-compliance with the directions issued under rule 202.	Sub-rule (3) of rule 202	Upto Level 6. In case penalty has already been provided in any rule for the same contravention, then, the penalty as specified for that rule shall prevail.
146.	Non-compliance of sub-rule (1) of rule 203.	Sub-rule (1) of rule 203.	Level 6
147.	Non-production of the documents as required by rule 206 within the prescribed time.	Rule 206	Level 2
148.	Destruction, mutilation etc. of any entry in the log books.	Rule 207	Level 4
149.	Making of any false and fraudulent entry in the log books.	Rule 207	Level 6
150.	Denial of access to an authorised person.	Sub-rule (5) of rule 209	Level 6

3. Procedure for adjudication of penalty by designated/appellate officers.— (a) The designated officer upon his satisfaction that a person has contravened any of the rule as specified in the Table 2 under paragraph 2 above, he may, after giving a reasonable opportunity of being heard to such person, by an order in writing, impose penalty in accordance with Tables 1 and 2 under paragraphs 1 and 2 respectively, upon such person, stating the nature of contravention, the provision of rules which have been contravened and the reasons for imposing such penalty along with the demand notice.

(b) The designated officer shall not proceed for imposition of penalty against a person, where it comes to his notice that an action under the Act and these rules has been initiated for contravention of same rule on same cause of action.

(c) A copy of penalty order passed along with the demand notice by the designated officer shall be served upon such person by a recognised mode of service.

(d) The person aggrieved by the order issued under clause (a), may prefer an appeal in accordance with the provisions of rule 216 of these rules.

(e) The copy of appellate order passed by appellate officer shall be provided to the appellant and the concerned designated officer.

(f) The designated officer, within thirty days from the date of the receipt of such order passed by the appellate officer, shall grant the effect to the order by issuing a revised demand notice to the person against whom the order has been passed for the amount of penalty imposed in the order.

(g) The penalty thus imposed shall be paid by such person in the manner as laid down by the Director General within thirty days of the service of demand notice upon the person.

(h) In case the person on whom the penalty is imposed fails to pay such amount of penalty within the time as stipulated in demand notice, then, the proceeding for cancellation or suspension of any licence, certificate, authorisation, permit or approval, as the case may be, may be initiated under these rules.

FORM B (See rules 215 and 216) Form of appeal to the Appellate Officer		
1.	Name(s) of the Appellant	
2.	Address	
3.	Email Address	
4.	Phone No.	
5.	Order No. with Date, against which the appeal is preferred (copy of the order to be enclosed)	
6.	Name and Post of the designated Officer by whom the order is passed	
7.	Contravention of rules for which order was passed	
8.	Operative part of order	
9.	Date on which the copy of order received by the appellant	
10.	Date of completion of 30 days Limitation period	
11.	Brief facts of the case	
12.	Grounds of Appeal	
13.	Prayer of the Appellant	
14.	Fee and transaction details	
15.	Attachment, if any	

[F. No. AV-11012/3/2025-D G]

SHOBHIT GUPTA, Jt. Secy.